
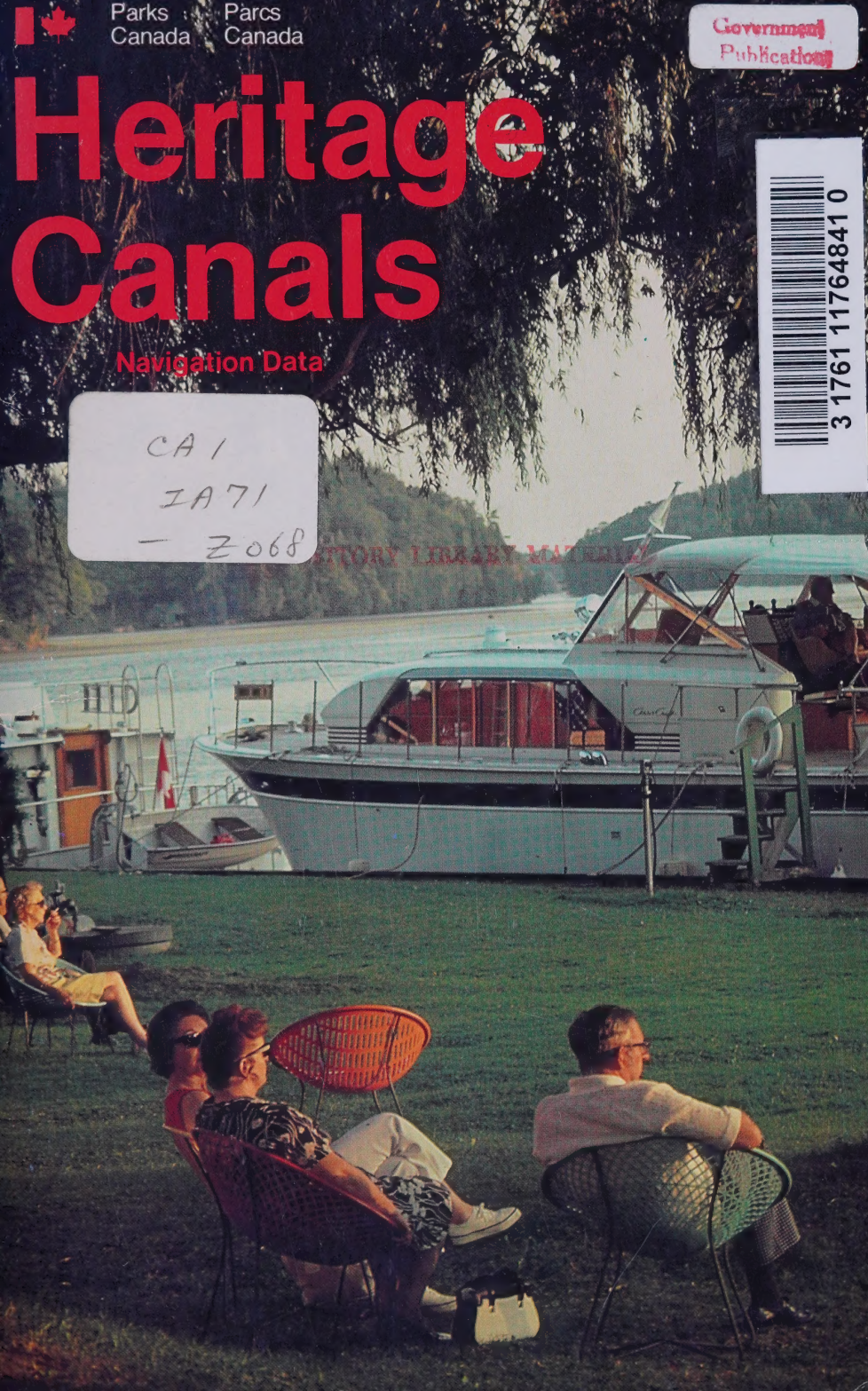


Heritage Canals

Navigation Data

CA 1
IA 71
- Z068


3 1761 11764841 0



LIBRARY MATERIAL

Published by authority of
the Minister of the Environment
© Minister of Supply and
Services Canada 1982

QS-7083-000-BB-A3
Catalogue No. R58-1/1984
ISBN 0-662-52075-0

Canada



Welcome to Canada's Heritage Canals

Each year Canada's heritage canals are used by thousands of skaters, skiers, joggers, cyclists, sightseers . . . and boaters too! Built by the British in the early 19th century for purposes of trade and defense, these same canals are now popular recreational waterways.

In Quebec, the Chambly and St. Ours canals, built to overcome rapids on the picturesque Richelieu River, are within easy reach of several million Canadians. Pack a lunch and spend a day on the Richelieu – driving, walking or navigating. Along the way, Fort Chambly and Fort Lennox provide a glimpse of Canada's turbulent early years.

On the banks of the Lachine Canal near downtown Montreal are bicycle paths, cross-country ski trails, picnic tables and interpretive displays. The original warehouses which line the canal banks are an interesting study of Canadian commercial development.

The single locks of the Carillon and Ste. Anne de Bellevue canals open the route for boaters to travel 192 km from Montréal to Ottawa where a flight of eight locks leads into the Rideau Canal.

Flowing through the heart of Canada's capital the Rideau Canal makes Ottawa one of our most attractive cities. In winter, this section of the canal becomes the world's longest skating rink, almost seven kilometres from end to end.

There's plenty to see along the canal that Lieutenant Colonel John By completed 150 years ago. Blockhouses and lockmasters' houses are excellent examples of early 19th century military architecture, and the hand-operated machinery, massive wooden gates and cutstone walls are engineering marvels, built under difficult conditions. Roads parallel the canal for most of its length, and a trail from Ottawa to Kingston is popular with hikers.

From Lake Ontario the Trent-Severn Waterway stretches 386 km from the rolling farmland near Lake Ontario to the islands of Georgian Bay, favourite subjects of the famous Canadian Group of Seven artists. The Trent-Severn can be enjoyed by car or by boat – for a day's outing or an extended visit.

The imposing lift lock at Peterborough is still as much of a marvel as at its opening when an editorial writer predicted, "This will make Peterborough a place of pilgrimage, from far and near, for there will be perpetual unrest in the public mind to see the wonderful and massive mechanism by which the simple natural law of equilibrium makes . . . a barge laden with 25,000 bushels of wheat, drop as gently and smoothly as a tuft of down."

On the Sault Ste. Marie Canal, pleasure boats pass larger ships carrying cargo through the all-Canadian route between lakes Superior and Huron. The canal has been an important link in the Great Lakes – St. Lawrence shipping route for more than 80 years.

Another heritage canal still used by commercial carriers is the St. Peters in Nova Scotia through the isthmus separating Bras d'Or Lake and the Atlantic. Passage through this canal is free and picnic sites and campgrounds are nearby.

Canada's heritage canals have many recreational uses, but they still serve their original purpose of opening important inland routes to navigation. Parks Canada's canals open the lockgates to thousands of kilometres of navigable waterways and provide cruising opportunities unrivalled anywhere in the world for their beauty and variety.

Whether you're out for a Sunday stroll, training for the Boston marathon, or captain of your own clipper, Canada's heritage canals are yours to enjoy. This booklet provides important details about cruising the canals; more information on the history of the canals and their interpretive programs can be obtained by writing the canal offices at the addresses listed on page 5.

Contents

<i>Section</i>	<i>Sub-section</i>	<i>Description</i>	<i>Page</i>
1		General Information	4
	1.1	Introduction	4
	1.2	Location	4
	1.3	Comments	5
	1.4	Interpretive Programs	5
	1.5	Provincial Government Literature	5
2		Cruising Information	6
	2.1	Regulations	6
	2.2	Speed Limits	6
	2.3	Navigation Aids on Canals	8
	2.4	Lockage Permits and Fees	8
	2.5	Licensing of Vessels	9
	2.6	Vessel Clearances	9
	2.7	Navigation Charts	9
	2.8	Entry from Foreign Ports	9
	2.9	Signals for Locks and Bridges	9
	2.10	Approach Wharves	9
	2.11	Fire Prevention	10
	2.12	Power Outlets	10
	2.13	Sailboat Facilities	10
	2.14	Pollution	10
	2.15	Boat Campers	10
	2.16	Weed Obstructions	10
	2.17	Traffic Lights	10
	2.18	Distress Calls Priority	10
	2.19	Season	10
3		Sault Ste. Marie Canal	11
	3.1	Charts	12
	3.2	Docking and Launching Facilities	12
	3.3	Radio Services	12
	3.4	General Data	13
	3.5	Speed Limit	13
	3.6	Approach Wharves	14
	3.7	Moorings	14

4		Trent-Severn Waterway	15
	4.1	Charts	16
	4.2	Storms and Squalls — Lake Simcoe and Lake Couchiching	17
	4.3	Big Chute Marine Railway	17
	4.4	Channel below Big Chute, km 374	17
	4.5	Radio Stations	17
	4.6	Canal Lake and Mitchell Lake	17
	4.7	Distance and General Data	18
5		Rideau Canal System	23
	5.1	Charts	25
	5.2	Radio Stations	25
	5.3	Distance and General Data	26
6		Quebec Canals	30
	6.1	Charts	33
	6.2	Radio Stations	33
	6.3	Ottawa River Route	33
	6.4	Lachine Canal	34
	6.5	Richelieu River Route	34
	6.6	Distance and General Data	35
7		St. Peters Canal	37
	7.1	Charts	38
	7.2	Radio Stations	38

Section 1

General Information

NOTICE

St. Peters Canal will be closed to navigation for 12 months beginning in September, 1984. Parks Canada will reconstruct the walls at the Bras d'Or Lake entrance to the canal.

1.1 Introduction

This booklet is issued for the guidance of those who use the Heritage Canals system operated by Parks Canada. May your voyage be a safe and pleasurable one.

1.2 Location

Heritage Canals under the jurisdiction of Parks Canada may be summarized briefly as:

Ontario

- Ottawa to Kingston (Rideau Canal System)
- Trenton to Port Severn (Trent-Severn Waterway)
- Bay of Quinte to Lake Ontario (Murray Canal, part of Trent-Severn Waterway)
- Lake Superior to Lake Huron (Sault Ste. Marie Canal)

Quebec

- Sorel to Lake Champlain (St. Ours Canal and Chambly Canal)
- Montreal to Ottawa (Ste. Anne de Bellevue Canal and Carillon Canal)
- Montreal Harbour to Lake St. Louis (Lachine Canal) closed to through navigation.

Nova Scotia

- Atlantic Ocean to Bras d'Or Lakes, Cape Breton Island, (St. Peters Canal)

The location of these Heritage Canals is shown on the map (centre page). Detailed information on each canal will be found in other sections of this booklet.

1.3 Comments

Parks Canada constantly seeks to improve the service offered by the Heritage Canals system. Comments and opinions of those who travel the Heritage Canals are useful in achieving this aim. Suggestions, or requests for information should be directed in writing to the following:

Quebec Canals

Superintendent, Parks Canada,
1369 Bourgogne Street,
Chambly, Quebec J3L 1Y4 (514) 658-0681

Rideau Canal

Superintendent, Parks Canada, 12 Maple
Avenue N., Smiths Falls, Ontario K7A 1Z5
(613) 283-5170

Trent-Severn Waterway

Superintendent, Parks Canada,
Ashburnham Drive, P.O. Box 567,
Peterborough, Ontario K9J 6Z6
(705) 742-9267

Sault Ste. Marie Canal

Superintendent, Parks Canada, Sault Ste.
Marie Administration Bldg., Sault Ste.
Marie, Ontario P6A 1P0 (705) 942-6262

St. Peters Canal

Superintendent, St. Peters Canal, Parks
Canada, P.O. Box 8, St. Peters, Nova
Scotia B0E 3B0 (902) 535-2118

1.4 Interpretive Programs

Interpretive programs, including museums, theatres, guided walks, exhibits and publications have been developed at many of the lockstations. Information concerning these programs may be obtained from the lockmasters.

1.5 Provincial Government Literature

Descriptive literature and information on tourist facilities along the Rideau Canal and Trent-Severn Waterway is published by the Ontario Ministry of Industry and Tourism and is available on request from their office, 10A Parliament Buildings, Toronto, Ontario. Those intending to transit the St. Lawrence Seaway may obtain a copy of *The Pleasure Craft Guide* from the St. Lawrence Seaway Authority, 320 Queen Street, Ottawa, Canada K1R 5A3. Similar information for Quebec waterways may be obtained from Quebec Ministry of Recreation, Game and Fish, Quebec City, Quebec, and for Nova Scotia waterways from Nova Scotia Department of Tourism, Halifax, Nova Scotia.

It is also advisable to obtain a copy of the appropriate provincial boating regulations.

Section 2

Cruising Information

2.1 Regulations

The use and operation of the canal systems are governed by *Heritage Canals Regulations*. This booklet can be purchased from the superintendents of the respective canals and from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S9. A copy of these regulations shall at all times be kept on board each vessel navigating these canals.

2.2 Speed Limits

(i) *Heritage Canals Regulations stipulate that:*

No vessel shall exceed the speed limit for the area designated on a sign in the area.

(ii) Trent-Severn Waterway & Rideau Canal boaters are cautioned that certain sections of these Canals have speed limits.

These sections are usually narrow channels or canal cuts, congested traffic areas and difficult navigation channels.

(iii) Sault Ste. Marie Canal speed limit is 6.1 knots and subject to specific instructions to a particular vessel.

All speed limit areas on the canals are part of the Canada Shipping Act, Boating Restriction Regulations.

The signs are either posted along the shoreline or on small white buoys anchored on the edge of the channel. Signs will be posted every 800 m in longer sections where speed limits exist.

There are two types of signs – the boundary marker, which marks the beginning or end of a speed limit section, and the speed limit sign, which acts as a reminder. Wherever these signs are posted, the police will be able to charge the boater under the Regulations when the maximum allowable speed limit is exceeded.

*Directional/Boundary
Speed Limit Sign*



*Regular
Speed Limit Sign*



*Directional/Boundary
Speed Limit Sign*



Speed limit signs such as illustrated above may be posted on white buoys or posts on shore.

(iv) Other Waters

The following is taken from Section 240 of the "Criminal Code of Canada" and applies to all Canadian waters including those covered by *Heritage Canals Regulations*: — "Everyone who navigates or operates a vessel or any water skis, surfboard, water sled or other towed object on any of the waters or territorial waters of Canada, in a manner that is dangerous to navigation, life or limb, having regard to all the circumstances including the nature and condition of such waters and the use that at the time is or might reasonably be expected to be made of such waters, is guilty of:—

- (a) an indictable offence and is liable to imprisonment for two years, or
- (b) an offence punishable on summary conviction.

(v) Boaters are requested to pay particular attention to signs regarding the limiting of wake from vessels.

(vi) The height of the bottom of the wash limit bar used in conjunction with the symbol for restricting wash shall be not less than 20 cm above the surface of high water when calm.

*Boating restriction
symbol*



Limit Bar

2.3 Navigation Aids on Canals

(i) Day Beacons

(1) The Port Beacon is used on bridge piers, lock entrances and as a channel marker on shore to indicate the port side of the channel when proceeding upstream.

Port
Hand



Port Beacon

(2) The Starboard Beacon is used on bridge piers, lock entrances and as a channel marker ashore to indicate the starboard side of the channel when proceeding upstream.

Starboard
hand



Starboard Beacon

(3) Leading Beacons provide directional targets to assist navigation across long reaches or at junctions where the main channel may not be clearly defined.

Junction
(preferred
channel to
left)



Junction
(preferred
channel to
right)



Leading Beacons

(ii) Buoys

Buoys on the canals conform to the standard buoyage system. They consist of spars and may be port, starboard, mid channel, or middle ground buoys. Generally the channels are not equipped for night navigation. A booklet *Canadian Aids to Navigation* is available free from: Transport Canada, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

2.4 Vessel Lockage Permits and Fees

A Vessel Lockage Permit is required by all vessels, other than canoes or skiffs that are not equipped for propulsion by sail or mechanical means, wishing passage through a lock on the Trent-Severn Waterway or Rideau Canal, in the Province of Ontario and the Carillon, Ste. Anne, St. Ours, or Chambly Canals in the Province of Quebec.

No fees are charged at the Sault Ste. Marie Canal. Owners are required to register their boat at the canal office on their first trip only through the canal.

Canal fees are subject to annual revision and are published in the current issue of Parks Canada folder, *Heritage Canal Fees and Hours of Operation*; obtainable from, Parks Canada Information Division, Ottawa, Ontario, K1A 1G2 and most lockmasters' offices.

Vessel Lockage Permits are not transferable between vessels or refundable. They allow passage through lock stations during normal hours of operation and may be purchased at many marinas, at canal offices and most lock stations. Advance purchase will reduce locking time. The permit must be carried on the vessel.

Permits must be presented for passage at each lock station.

2.5 Licensing of Vessels

Heritage Canal Regulations stipulates that all Canadian vessels other than canoes or skiffs not equipped for propulsion by sail or mechanical means, be licensed under the Small Vessel Regulations or registered in accordance with the Canada Shipping Act. Vessels from other countries must be licensed and marked according to the laws of their home country excepting canoes or skiffs as noted above.

2.6 Vessel Clearances

Throughout this booklet the dimensions, depth of water on the sills of locks and the depths, draughts and minimum overhead clearances in the various reaches are given for normal conditions.

The locks on some canals are narrower at the bottom than at the water surface. Some locks have a lift-wall in front of the upper gates which limits the length of vessels which can be accommodated. Cases where doubt exists with respect to draught, length, beam, clearance, etc., should be referred to the superintendent of the canal concerned.

2.7 Navigation Charts

Canals navigation charts may be ordered by mail, payment included, from: Hydrographic Chart Distribution Office
P.O. Box 8080,
1675 Russell Road, Ottawa, Ontario
K1G 3H6.
(613) 998-4931
Prices quoted were in effect as of June 1, 1982, and are subject to change.
Navigation charts are also available from some canal offices.

2.8 Entry from Foreign Ports

Boats entering Canada from foreign ports are required to obtain clearance papers from the Collector of Customs at the Port of Entry.

(a) Those travelling to the Chambly Canal will find a Collector of Customs at Lacolle, Quebec.

(b) Those travelling the Rideau Canal will find customs offices at Kingston on Lake Ontario.

(c) Those travelling the Trent-Severn Waterway will find customs offices at Trenton on Lake Ontario and Midland on Georgian Bay.

(d) Those travelling through the Sault Ste. Marie Canal will find customs and immigration information at the canal Information Centre.

2.9 Signals for Locks and Bridges

It is requested that a whistle, horn or siren be sounded to signal the lockmaster or bridgmaster of your approach—

Bridges, locks	Three blasts of five seconds each.
----------------	------------------------------------

As most of the lockgates are manually operated, it is normal to open only one gate for small craft. If boaters for any reason wish both gates to be opened to facilitate the passage of a craft in or out of the lock, indicate by giving the following signal—Four short blasts of three seconds duration.

2.10 Approach Wharves

Certain portions of tie-up and entrance walls at locks are designated as "approach wharves". Each approach wharf is marked by a sign having a white letter "A" on a blue background. A horizontal blue band is painted on the wharf as an additional means of identification. The purpose of these approach wharves is to provide mooring space for vessels while they are waiting to be locked.

Heritage Canals Regulations states that vessels shall not be moored at approach wharves during the operating day except while waiting for lockage.

2.11 Fire Prevention

During a lock operation (except on the Sault Ste. Marie Canal), boaters are not allowed to smoke, idle engines or use open-flame appliances, and should not restart their engines until so instructed by the lock operator.

2.12 Power Outlets

Outlets for the supply of electrical power to vessels are not available at lock or bridge stations or from Parks Canada service buildings adjacent to the canal.

2.13 Sailboat Facilities

Mast raising or lowering facilities are not available at Parks Canada lockstations, bridge stations or service buildings, except on the Chambly Canal. However, some marinas do provide these facilities.

2.14 Pollution

The pollution of Heritage Canals is becoming more acute each year. In order to help alleviate the problem, the canals have provided toilet facilities and garbage cans at all operating stations. Boaters are urged to make use of these facilities.

2.15 Boat Campers

In most areas, boat campers are permitted to use Heritage Canal reserve lands for camping purposes when on a trip through the system. Boat campers are not permitted to stay more than 48 hours at a lock station and must apply to the lockmaster for permission to camp. The lockmaster will issue a permit and campers must comply with its provisions and any other directions of the lockmaster.

2.16 Weed Obstructions

Water weed growth in many areas adjacent to navigation channels is very heavy during the summer months. To avoid fouling water intakes and propellers, vessel operators should proceed with caution if they deviate from the buoyed channel.

2.17 Traffic Lights

At many of the locks, red and green navigation lights have been installed to control vessels. No vessel shall pass a "limit of approach" sign unless the light is green. A flashing red light means that the lock is being prepared for your vessel.

2.18 Distress Calls Priority

Calls can be made on a marine radio channel 16 (156.8 MHz)* or on citizen band radio channel 9. The Department of Communications advises three priorities for distress calls. DISTRESS: A distress signal MAYDAY indicates that the station sending the signal is: i) threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance; or ii) aware that a ship, aircraft or other vehicle is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance.

URGENCY: An urgency signal PAN indicates that the station calling has a very urgent message to transmit concerning the safety of a ship, aircraft or other vehicle or of some person on board or within sight.

SAFETY: The safety signal SECURITY indicates that the station calling is about to transmit a message concerning the safety of navigation or giving an important meteorological warning.

*(See also 3.3 (i)).

2.19 Season

Exact opening and closing dates vary from year to year. The canals are generally open to navigation from mid-May to mid-October.

Section 3 Sault Ste. Marie Canal



The 1.93 km long Sault Ste. Marie (Canadian) Canal carries the waters of Lake Superior downstream to Lake Huron. The canal cuts through the length of St. Mary's Island near the north shore of the St. Mary's River. The single lock is 274.32 m long, 18.29 m wide and has a lift of 5.79 m, with an average depth of 5.56 m. This is the only main line commercial lock in the St. Lawrence Seaway under the jurisdiction of Parks Canada.

The minimum overhead clearance under International Bridge, located west of the lock, is 37.79 m at low water datum. There is also a C.P.R. swing bridge slightly to the west of the International Bridge.

3.1 Charts

Navigation charts for the St. Mary's River system and its associated canals may be purchased year-round from: Superintendent, Parks Canada, P.O. Sault Ship Canal, Sault Ste. Marie, Ontario P6A 1P0. A remittance payable to the Receiver-General for Canada must accompany all chart orders.

St. Mary's River Charts (U.S.A.)

14882	Whitefish Bay to Sault Ste. Marie	\$7
14883	Sault Ste. Marie to St. Joseph Island	\$7
14884	St. Joseph Island to Drummond Island	\$7

Sault Ste. Marie Canal

The Sault Ste. Marie Canal, constructed between 1887 and 1895, provides an all-Canadian water link between Lake Superior and Lake Huron.

Nearly 200 years ago, Gother Mann, a British Engineer, suggested the turbulent rapids of the St. Mary's river could be bypassed by a canal, and, in 1798, the first Sault Ste. Marie Canal was completed. Built by the North West Company of Montreal, the canal was designed to carry fur trade canoes and bateaux. In spite of its small size the canal was extremely useful in the transfer of goods between company ships on lakes Huron and Superior. The canal was destroyed in 1814 by the Americans.

Canadian Charts

2288 St. Joseph Channel	\$6
2295 Meldrum Bay to St. Joseph Island	\$6

Navigation charts for the north shore of Lake Superior and the west shores of Lake Huron and Georgian Bay are also available at the Sault Ste. Marie Canal Administration Building and from the Hydrographic Chart Distribution Office, (see 2.7.)

3.2 Docking and Launching Facilities

Docking piers are located at each end of the canal and there is a boat launching ramp on the northwest tip of St. Mary's Island. South of the Sault Ste. Marie Canal are four larger U.S. controlled locks.

3.3. Radio Services

This list includes VHF call stations, as VHF radios are mandatory for commercial vessels and highly recommended for small craft; local marine channels; and local radio stations whose broadcasts are heard in the Sault Ste. Marie area so that boaters may be informed of local weather conditions and news.

The construction of a modern canal to carry wheat from the Canadian West and minerals from Lake Superior was begun in 1887. At the time of its completion the canal incorporated many advanced features. For example an emergency swing dam on the north side of the upper entrance was intended to reduce the flow of water in the event of an accident. When the *Perry G. Walker* rammed the lower lock gates in 1909, all the lock gates were dragged from their anchorage. Thanks to the emergency swing dam, the canal was back in service in only 12 days.

An exhibit of maps, photographs and artifacts connected with the canal's history is located in the administration building.

(i) VHF			
<i>frequency</i>	<i>Station</i>	<i>Channel</i>	<i>Function</i>
156.8	MHz	16	distress-calling and standby
156.7	MHz	14	working Canadian stations
156.6	MHz	12	working U.S. stations

(ii)

Local Marine

<i>Channel Call Letters</i>	<i>Location</i>
VDX23 (Canadian Canal)	Sault Ste. Marie Canal Traffic Control Station No. 8
VBB Sault	Canadian Coast Guard United States Coast Guard
SOO Control	United States Coast Guard
WUD31	St. Mary's Falls Canals on Channels 16 VHF and 51 AM

(iii)

<i>Station</i>	<i>Frequency</i>	<i>Location</i>
CFYN	1050	Sault Ste. Marie, Ont.
CJNR	730	Blind River
CJWA	1240	Wawa
CKCY	920	Sault Ste. Marie, Ont.
CKNR	1340	Elliot Lake
CKNS	930	Espanola
CHAS-FM	100.5	Sault Ste. Marie, Ont.
CJQM-FM	104.3	Sault Ste. Marie, Ont.
WSMM-FM	99.5	Sault Ste. Marie, USA
WSOO	1230	Sault Ste. Marie, USA
WSUE-FM	101.5	Sault Ste. Marie, USA

3.4 General Data

Length	1.93 km
Average width	18 m
Number of locks	1
Length of lock	274.3 m
Total lift	5.79 m
Normal draught	5.5 m
Maximum vessel dimensions	236.8 m (length) 18 m (beam) 33.5 m (mast)
Bridges	2

- swing, International Railway, overhead clearance 4.6 m
- International Highway, vertical clearance 36.6 m

3.5 Speed Limit

A speed limit of 10 km/h (6 mph) is enforced between piers in the upper and lower approaches to the canal.

3.6 Approach Wharves

The east approach channel to the Canadian canal is 5.5 m to 6.1 m deep and is marked by buoys and two range lights at 46°31'N, 84°21'W. These lights north of the east entrance to the canal in line bearing 322°30', lead from their intersection with Bayfield Rock range line to the lower entrance of the canal.

A nine-storey hotel, about 550 m southeast of the SE pier, and the City Hall are conspicuous features on the east side of the channel.

The west approach channel is marked by buoys and range lights located south of the Algoma Steel Corporation dock.

3.7 Moorings

Upbound recreational craft shall moor at the knuckle of the NE Pier, marked by a sign and blue light. Use the telephone to obtain instructions. For upbound vessels, the SE pier, being on the port side, is the approach and mooring pier while awaiting the lock. For downbound vessels, the NW pier, on the port side, is the approach and mooring pier while awaiting the lock.

Moorings to either the NE and SW pier can only be under instructions from the lockmaster.

Section 4
Trent-Severn
Waterway



The distance from Lake Ontario to Georgian Bay, following the Trent-Severn Waterway is about 386 km and there are 43 locks and a marine railway. The passage through each lock normally takes 15 to 20 minutes. The total length of the actual canal channels is about 65 km and the remainder of the main route (338 km) is through improved lake and river channels.

The navigation draught, as defined in the Canadian Nautical Charts for the Trent-Severn Waterway, is the navigation channel depth of water. Boaters are to use their own judgement on whether the channel depth is sufficient for the draught of their boat.

Trent-Severn Waterway

From Lake Ontario at Trenton to Port Severn on Georgian Bay the Trent-Severn Waterway winds through some of the most beautiful country in Canada.

The waterway traces its history back to 1825 when Peter Robinson, a United Empire Loyalist, was chosen by the Colonial Office to lead immigrants from famine-ravaged Ireland to Upper Canada. Large numbers of these settlers came to the Trent valley.

As the settlers moved inland, pressure increased for the completion of a canal system to improve travel and stimulate the growth of communities along the waterway. The settlers' petitions were answered when work began on a small wooden lock at Bobcaygeon. The canal's construction, troubled, piecemeal and spasmodic, dragged on for 85 years, as local advocates pressed for completion of the system, from Trenton, on the Bay of Quinte, to Port Severn on Georgian Bay. On July 12, 1920, the motor launch *Irene* became the first vessel to make a complete trip through the system. The trip required nine days.

4.1 Charts

Charts may be ordered from, and are for sale at the Trent-Severn Waterway Office, Ashburnham Drive, P.O. Box 567, Peterborough, Ontario K9J 6Z6 and the Hydrographic Chart Distribution Office (see 2.7). A remittance payable to the Receiver General for Canada in Canadian funds must accompany all chart orders. Prices in effect as of June 1, 1982.

Charts are also available for direct sale at the following stations:

Lockmaster, Lock 1, Trenton, Ont.
Trent-Severn Waterway Office, Kirkfield, Ont.

Lockmaster, Port Severn Lock, Port Severn, Ont.

Steamboats began to operate on the Trent-Severn Waterway in the 1830s, hauling log booms and moving freight and livestock. By the late 1800s the steamers catered to scores of pleasure-seekers. Excursions were the most popular recreational activity of the day.

The opening of the Peterborough hydraulic lift lock in 1904 was considered one of the world's foremost construction achievements. With a drop of 20 m, this lock remains the highest in the world.

Its location in the heart of Ontario's recreation land, has made the Trent-Severn Waterway a scenic route for pleasure craft and a major tourist attraction.

No. 2031	Murray Canal, Presqu'île Bay to Trenton	\$6
No. 2069	Bay of Quinte	\$6
No. 2021	Trenton to Healey Falls Lock	\$9.50
No. 2022	Healey Falls Lock to Peterborough	\$9.50
No. 2023	Peterborough to Buckhorn, including Stony Lake	\$9.50
No. 2024	Buckhorn to Bobcaygeon, including Chemung Lake	\$11.00
No. 2025	Bobcaygeon to Lake Simcoe	\$9.50
No. 2026	Lake Scugog and Scugog River	\$7.50
No. 2028	Lake Simcoe and Lake Couchiching	\$7.50
No. 2015	Lake Simcoe Scale 1 in. = 1 statute mile	\$6.00
No. 2029	Lock 42 to Port Severn	\$7.50
No. 2202	Port Severn to Parry Sound	\$11.00

4.2 Storms and Squalls — Lake Simcoe and Lake Couchiching

Sudden storms are frequent on Lakes Simcoe and Couchiching and every care and seamanlike precaution should be observed when navigating the lake, especially in small craft. Mariners entering the lake can usually obtain information on the condition of its water from the Canal staff at Locks 41 and 42, and from the marina operators in the vicinity of the Atherley Narrows. For detailed weather information, dial: Marine Radio 161.9.

4.3 Big Chute Marine Railway

The new railway accommodates vessels with 100 t displacement, 1.83 m draught, 35 m length and 7.3 m beam.

For vessels having peculiar hull configurations contact the superintendent at the Trent-Severn Waterway Office.

4.4 Channel below Big Chute, km 374

The channel below Big Chute marine railways is winding and there is considerable discharge from the power-house which forms a crosscurrent below the marine railways, particularly at times when the flow is above normal. Those who have not previously navigated this channel are warned to proceed with caution. Those going downstream should ask for direction from the operators of the marine railway.

At Little Chute, approximately three kilometres downstream of Big Chute, the channel is very narrow with a strong current; boaters should proceed with care.

4.5 Radio Stations

This list of local radio stations whose broadcasts are heard along the Trent-Severn Waterway is supplied so that boaters may be informed of local weather conditions and other information of interest to persons using the canal facilities.

<i>Station</i>	<i>Frequency</i>	<i>Location</i>
CHAY-FM	93.1	Barrie
CKBB	950	Barrie
CJBQ	800	Belleville
CKCB	1400	Collingwood
CKWS	960	Kingston
CFRC	1490	Kingston
CKLC	1380	Kingston
CKLY	910	Lindsay
CKMP	1230	Midland
CKAN	1480	Newmarket
CFOR	1570	Orillia
CKAR	1350	Oshawa
CFBQ	1340	Parry Sound
CHEX	980	Peterborough
CKPT	1420	Peterborough
CBL	740	Toronto
CFRB	1010	Toronto
CHIN	1540	Toronto
CHUM	1050	Toronto
CKEY	590	Toronto
CKFH	1430	Toronto
CFTR	680	Toronto
CJBC	860	Toronto (French)

4.6 Canal Lake and Mitchell Lake

Boaters are advised to navigate with care in Canal Lake and Mitchell Lake, due to numerous stumps and logs. These objects come loose from time to time and may float, partially submerged, into channel areas.

4.7 Trent-Severn Waterway — Distance and General Data

Lock Dimensions in Metres

Kilometres from Trenton	Structure, Locality, etc.	Bridge Clearances (metres)	Usable Length	Minimum Width	Normal Draught	Average Lift
(Lake Ontario—Mean level, 74.95 m above M.S.L.; Standard low water, 74.07 m above M.S.L.)						
0.00	Entrance to Bay of Quinte					
0.00	Bridge 1—Dundas St., Trenton—Highway—Swing					
0.51	Fixed Bridge	7.80				
0.58	Bridge 2—C.N.R.—Swing					
1.38	Bridge 3—C.P.R.—High level	13.21				
2.80	Bridge 4—C.N.R.—High level	9.30				
2.86	Trenton, Lock 1		46.94	9.75	2.44	5.36
3.60	Bridge 4A—High level—Highway	7.47				
3.88	Sydney, Lock 2		46.94	9.75	2.44	6.10
5.95	Bridge 5—Glen Miller—Fixed	6.71				
6.20	Glen Miller, Lock 3		46.94	9.75	2.44	8.23
8.29	Batawa, Lock 4		46.94	9.75	2.44	5.49
10.27	Trent, Lock 5		46.94	9.75	2.44	5.49
11.68	Frankford, Lock 6					4.88
12.25	Bridge 6—Frankford—Fixed	6.71				
12.89	Emergency Dam					
22.24	Glen Ross, Lock 7		46.94	9.75	2.44	3.05
22.29	Bridge 7—Glen Ross—Highway—Swing					
22.46	Bridge 8—C.N.R.—Swing					
40.65	Percy Reach, Lock 8		46.94	9.75	2.44	5.97
42.50	Meyers, Lock 9		46.94	9.75	2.44	4.88
45.04	Haigues Reach, Lock 10		46.94	9.75	2.44	7.32
47.76	Ranney Falls, Locks 11 and 12 in flight					14.63
47.87	Bridge 11—Highway—Swing		46.94	9.75	2.44	
49.51	Bridge 13—C.N.R.—High level	8.74				
50.09	Bridge 14—Campbellford—Fixed	6.71				
51.76	Campbellford, Lock 13		46.94	9.75	2.44	
54.23	Crowe Bay, Lock 14		46.94	9.75	2.44	7.01
58.19	Healey Falls, Lock 15		46.94	9.75	2.44	7.62
58.22	Bridge 15—Highway—Swing					6.64
58.75	Healey Falls, Locks 16 and 17 in flight		46.94	9.75	2.44	16.46

59.76	Fixed Bridge	6.71			
69.77	Bridge 17—Trent Bridge—Fixed	6.71			
82.27	Hastings, Lock 18		46.94	9.75	2.44
82.32	Bridge 18—Highway—Swing				2.74
83.59	Bridge 19—C.N.R.—Swing				
91.72	Entrance to Rice Lake				
111.03	Mouth of Otonabee River				
123.18	Bridge 20—Bensfort—Fixed	7.75			
129.29	Bridge 21—Wallace Point—Fixed	7.75			
140.54	Fixed Bridge				
142.79	Scott's Mills, Lock 19		37.18	9.75	1.83
142.94	Bridge 22—Fixed				2.44
143.11	Bridge 23—C.N.R.—Swing				
144.03	Ashburnham, Lock 20				
144.19	Bridge 24—Maria St.—Swing		36.57	9.75	1.83
144.37	Bridge 25—C.P.R.—Swing				3.66
<i>For navigation between Lake Ontario and Lock 19, twelve (12) hours notice must be given by vessels of more than 1.83 m draught.</i>					
144.98	Peterborough Lift Lock—Lock 21				19.81
145.75	Bridge 26—Norwood Road—High level	7.21	42.36	9.75	1.83
146.44	Bridge 27—Warsaw Road—Highway—Swing				
146.48	Guard Gate				
150.04	Fixed Bridge	6.71			
150.05	Guard gate—Nassau				
150.18	Bridge 28—C.N.R.—Swing				
151.66	Nassau Mills, Lock 22		36.57	9.75	1.83
152.61	Otonabee, Lock 23		36.57	9.75	1.83
155.09	Douro, Lock 24		36.57	9.75	1.83
156.55	Sawyer Creek, Lock 25		36.57	9.75	4.78
158.85	Lakefield, Lock 26	7.16			
159.30	Bridge 30—Lakefield—High level				
159.37	Guard Gate—Lakefield				
167.96	Bridge 31—Young's Point—High level	6.71	45.72	9.75	2.21
168.10	Young's Point, Lock 27				
168.13	Guard Gate—Young's Point				
181.70	Fixed Bridge	9.45			
181.79	Foot Bridge	7.31			
181.79	Burleigh Falls, Lock 28		37.79	9.75	1.83
184.64	Lovesick, Lock 30		36.57	9.75	1.07
194.15	Fixed Bridge	6.71			

4.7 Trent-Severn Waterway — Distance and General Data (Cont'd)

Kilometres from Trenton	Structure, Locality, etc.	Lock Dimensions in Metres				
		Bridge Clearances (metres)	Usable Length	Minimum Width	Normal Draught	Average Lift
194.18	Buckhorn, Lock 31		31.39	9.75	1.83	3.51
209.46	Bridge 61—Chemung Lake—Fixed	6.71				
213.50	Bridge 34—Gannon's Narrows—High level	6.71				
221.61	Fixed Bridge—Bobcaygeon	6.71				
222.33	Bridge 35—Bobcaygeon—Swing					
222.39	Bobcaygeon, Lock 32		47.24	9.75	1.83	1.65
222.43	Guard Gate					
238.15	Sturgeon Point					
251.33	Fixed Bridge (Wellington St.)	4.56	Branch, Sturgeon Lake to Port Perry			
251.52	Fixed Bridge (Lindsay St. N.)	3.83				
251.58	Lindsay Lock, Lock 33		36.57	9.75	1.83	2.13
252.41	Fixed Bridge (Footbridge)	3.22				
252.95	Fixed Bridge (C.N.R.)	9.60				
254.03	Fixed Bridge (Lindsay St. S.)	4.29				
255.97	Fixed Bridge (Hwy. 7 Bypass)	3.68				
234.47	Port Perry					
247.21	Fixed Bridge	7.82				
247.21	Foot Bridge	7.31				
247.21	Fenelon Falls, Lock 34		36.57	9.75	1.83	7.19
247.77	Bridge 37—C.N.R.—Swing					
252.90	Rosedale, Lock 35		45.72	9.75	1.83	1.22
254.21	Fixed Bridge	6.78				
254.40	Entrance to Balsam Lake					
(Balsam Lake—Summit level, 256.34 m above M.S.L.)						
263.75	Guard gate—Balsam Lake					
265.89	Bridge 39—Victoria Road—Fixed	6.78				
268.43	Bridge 40—Portage Road—High level	7.39				
270.14	Guard Gate					
272.36	Guard Gate—Kirkfield					
272.52	Kirkfield Lift Lock—Lock 36		42.36	10.06	1.83	14.94
278.34	Bridge 42—High-level arch	7.57				
281.96	Bridge 43—Bolsover—Highway—Swing	8.56				
284.57	Bridge 44—Boundary Road—Highway—Swing					

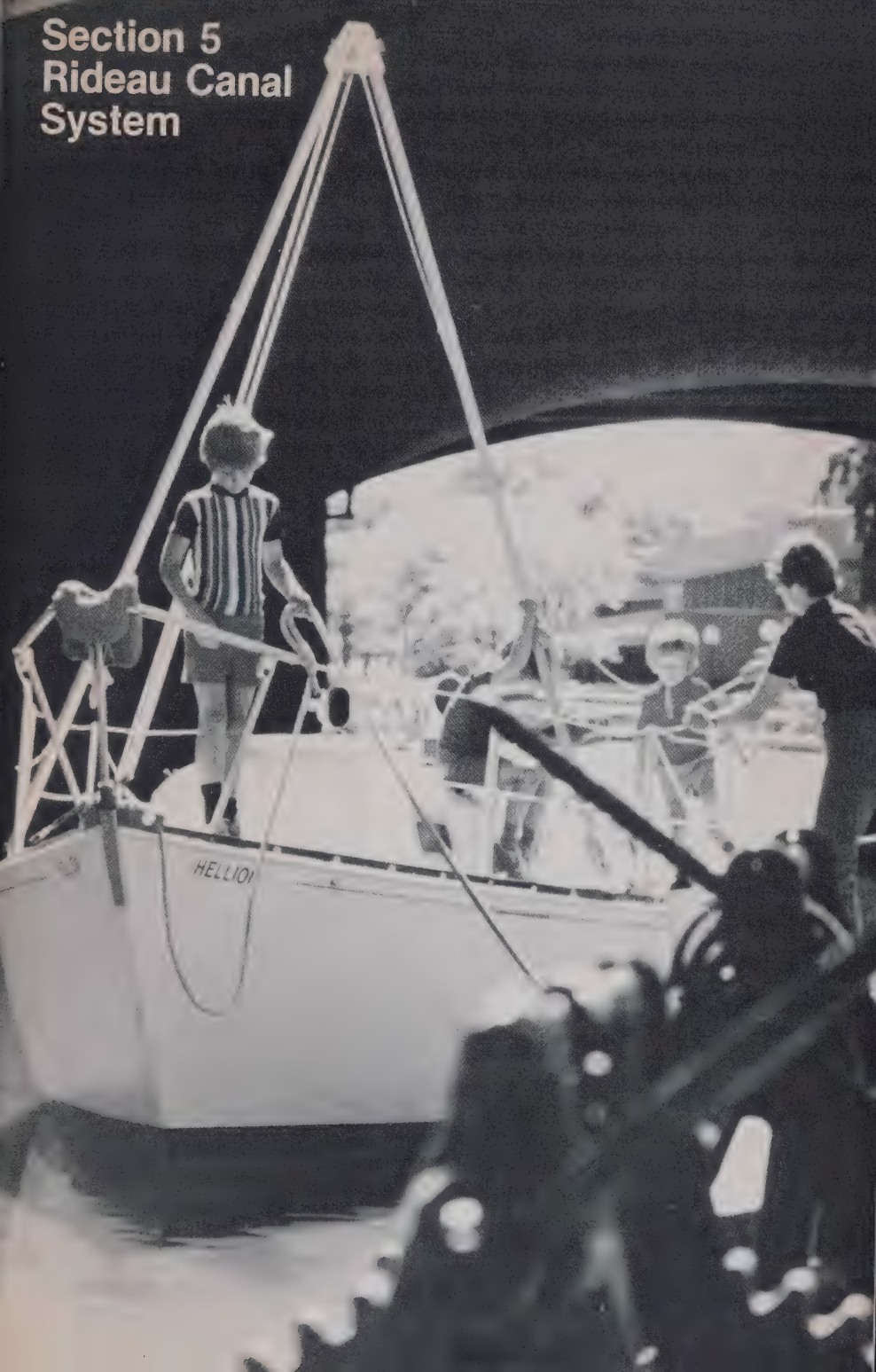
284.88	Bolsover, Lock 37					
286.50	Talbot, Lock 38					6.62
286.74	Bridge 46—Kane's—Fixed	6.71				4.27
289.04	Portage, Lock 39					
289.78	Thorah, Lock 40					
290.83	Gamebridge, Lock 41					
290.91	Bridge 47—Gamebridge—High level					3.96
292.37	Bridge 48—C.N.R.—High level	6.91				4.27
293.10	Bridge 50—Lakeshore Road—Highway—Swing					3.51
293.18	Entrance to Lake Simcoe					
(Lake Simcoe Level—218.94 m above M.S.L.)						
317.91	Fixed Bridge	6.96				
318.05	Bridge 52—C.N.R.—Atherley Narrows—Swing					
335.13	Bridge 54—Muskoka Road—High level	6.71				
336.53	Bridge 55—C.N.R.—Washago—Swing					
337.70	Guard Gate—Couchiching					
337.73	Couchiching, Lock 42					
337.75	Bridge 56—Couchiching—Highway—High level	9.45				6.17
342.30	Bridge 57—Hamlet—Highway—Swing					
357.86	Bridge 58—C.N.R.—Ragged Rapids—High level	10.36				
361.16	Swift Rapids, Lock 43					
361.38	Footbridge and Emergency Gate	7.31				14.33
366.99	Bridge 59—C.P.R.—Severn Falls—High level	10.24				
374.04	Big Chute, Lock 44, Marine Railway					
387.07	Port Severn, Lock 45					
387.07	Bridge 60—Port Severn—Highway—Swing					
387.09	Entrance to Georgian Bay					

(Lake Huron — Mean level 176.97 m above M.S.L. Standard low water 176.33 m above M.S.L.)

The depth of water on lock sills varies with prevailing weather conditions and winds, and on occasion may be below normal.

	No. of Locks	Normal Draught (Metres)	Length in Kilometres	
			Canal	Lake or River
1. Murray Canal—Presqu'ile Bay to Bay of Quinte Bay of Quinte from Murray Canal to Trenton		2.90	12.12	4.83
2. Trent-Severn Waterway				
Trenton to lower entrance Lock 19, Peterborough	18	2.44	14.08	128.74
Lock 19 Peterborough to Big Chute	23	1.83	39.43	191.83
Big Chute Marine Railway		1.83		
Big Chute to Georgian Bay at Port Severn	1	1.83		13.04
Totals	42		65.63	338.44
Total distance, Presqu'ile Bay to Port Severn—404.06 km				
Branches of Trent—Severn Waterway				
Buckhorn Lake to Bridgenorth	0			14.48
Sturgeon Lake to Lindsay	1	1.83	0.16	15.93
Lindsay to Port Perry	0	1.22		40.23

Section 5 Rideau Canal System



Rideau Canal

Now a scenic waterway, the Rideau Canal was constructed by the British military after the War of 1812 to provide Upper Canada (now Ontario) with a safe transportation route in the event of an American attack. The canal made it possible to navigate from Montreal in Lower Canada to Lake Ontario bypassing the rapids of the St. Lawrence and the international boundary.

Lieutenant-Colonel John By of the Royal Engineers supervised the construction of the canal system to connect Kingston, which was then Upper Canada's largest town, and Bytown, a tiny settlement at the mouth of the Rideau. The canal was opened in the summer of 1832 and served as a valuable commercial artery until the 1850s. After its transfer to the colonial government by Britain, the Ottawa and Rideau system became a local transportation route for an area poorly served by roads. Today the historic and scenic Rideau Canal is a recreational corridor for pleasure-boaters investigating Canada's history.

Fourteen locks lift vessels 50.04 m from Lake Ontario to Newboro, the highest point on the canal; 31 other locks lower vessels 83.21 m to the level of the Ottawa River. There are 23 lockstations where visitors can learn about past and present canal operations. Highlights include:

Kingston Mills – At Lockmaster Anglin's visitor centre, films, exhibits, and displays tell the story of the canal. The restored blockhouse, one of four on the canal, has been furnished to the 1839 period of occupancy by the Frontenac County militia.

Jones Falls – The keystone arch dam, the highest in North America when constructed in 1830, was recognized as an outstanding colonial engineering feat. Today the calm basin waters echo the hammer blows of the Rideau Canal blacksmith producing hardware in his 1843 smithy. The hilltop lockmaster's house has been restored and furnished to illustrate a 19th-century lockmaster's lifestyle.

Merrickville – The largest blockhouse on the canal is now a local museum at Merrickville with many artifacts of the area on display. Walking and driving tours of Merrickville and the surrounding countryside are described. The lockside ruins of one of the first woollen mills in Upper Canada are worth exploring.

Burritts Rapids – The Tip to Tip Trail passes cool cedar forests, muskrat marshes, historic houses and a beech nut grove and introduces visitors to the details of canal operations. Trail brochures are free at the lock office.

Ottawa – In winter this stretch of the canal becomes a 6.3 km skating rink. Thousands of skaters travel the historic route from Ottawa Locks to Hartwell's Locks through the heart of downtown Ottawa.

Ottawa Locks – This flight of eight locks is unique in Canada; it lifts boats the 24-m from the Ottawa River to the man-made portion of the canal. The oldest building in Ottawa, which was a supply depot during construction of the canal, now houses the Bytown Museum. The Ottawa locks will be closed for 22 months beginning in September 1982.

The distance from Lake Ontario, to the Ottawa River following the Rideau Canal route is about 201 km. There are 47 operating locks, including the Tay Branch, the passage through each of which normally takes 10 to 15 min.

The total length of actual canal channel is about 19 km and the remainder of the main route is through improved lake and river channels. The speed limit in dug canal channels is 9 km/h or as posted. It is emphasized that the speed limit on Dow's Lake in the City of Ottawa is 9 km/h and this is rigidly enforced.

The Tay Branch is reached by two locks from Lower Rideau Lake to the raised waters of the Tay River which it follows to the Town of Perth, a distance of about 10 km.

5.1 Charts

Charts may be ordered from the Rideau Canal office, 12 Maple Avenue, N., Smiths Falls, Ontario K7A 1Z5 and Hydrographic Chart Distribution Office (see 2.7). A remittance payable to the Receiver General for Canada must accompany all chart orders.

Charts are also sold at the following stations during navigation season:

Ottawa Locks
Smiths Falls Detached Lock
Kingston Mills Locks
Chaffey's Locks
Narrows Lock
Poonamalie Lock
Merrickville Locks
Burritts Rapids Lock
Long Island Locks

Rideau Canal Charts

1513—Smiths Falls to Kingston	\$11
including Tay Branch to Perth	
1512—Smiths Falls to Ottawa	\$9.50

5.2 Radio Stations

This list of local radio stations whose broadcasts are heard along the Rideau Canal is supplied so that boaters may be informed of local weather conditions and other information of interest to persons using the canal facilities.

Station Frequency Location

CBO-FM	103.3	Ottawa
CBO	920	Ottawa
CBOF	1250	Ottawa (French)
CBOF-FM	102.5	Ottawa (French)
CFGO	1440	Ottawa
CKCH	970	Hull (French)
CIMF-FM	94.9	Hull (French)
CKOY	1310	Ottawa
CKBY-FM	105.3	Ottawa
CJRC	1150	Ottawa (French)
CFRA	580	Ottawa
CFMO-FM	94.0	Ottawa
CHEZ-FM	106.1	Ottawa
CJET	630	Smiths Falls
CJET-FM	101.1	Smiths Falls
CKWS	960	Kingston
CKLC	1380	Kingston

5.3 Rideau Canal—Distance and General Data

Kilometres from Ottawa	Structure, Locality, etc.	Lock Dimensions in Metres		
		Bridge Clearances (metres)	Normal Draught	Average Lift
(Useful length of all locks 30.5 m approx.)				
(Ottawa River—Mean level 40.84 m above M.S.L.)				
0.00	Ottawa River, Ottawa			
0.00	Ottawa Locks, 1 to 8, in flight		1.52	24.08
0.35	Plaza—Concrete arch and steel bridge	7.92		
0.64	Mackenzie King—Concrete fixed span bridge	8.23		
0.87	Laurier Avenue—Steel arch bridge	8.23		
2.41	Fixed Bridge	7.92		
2.51	Bridge 1—Vertical Lift—Pretoria Ave.			
2.52	Bank Street—Concrete arch bridge	8.84		—
5.50	Bronson Avenue—Concrete fixed span bridge	6.71		—
6.71	Hartwell Locks, 9 and 10 in flight		1.52	6.55
8.21	Fixed Bridge	8.53		
8.42	Hogs Back Locks, 11 and 12 in flight			
8.45	Bridge 4—Swing—Hogs Back; canal enters Rideau River		1.52	4.42
11.96	C.N.R. High-level bridge	9.45		
14.89	Lock 13—Black Rapids			
22.93	Long Island Locks, 14 to 16 in flight			
23.06	Bridge 5—Swing—Long Island, over Lock 16		1.52	
25.80	Manotick—High level—Fixed bridge	7.01	1.52	
37.01	Kars—High level—Fixed bridge	6.71		
37.54	Public Wharf			
46.35	Highway 416—High level—Fixed bridge	6.71		
49.05	Channel to Kemptville			
53.72	Kemptville Wharf			
51.38	Becketts—High level—Fixed bridge	8.53		
62.65	Lock 17—Burritts Rapids		1.52	2.74
63.45	Bridge 9—Swing—Burritts Rapids			
67.32	Flight Lock 18—Nicholson's		1.52	1.98
South Rideau Branch to Kemptville Navigable, shallow draught vessels only				

67.74	Flight Lock 19—Nicholsonsons		1.52	2.44
67.75	Bridge 10—Swing—Nicholsonsons—over Lock 19			
68.40	Lock 20—Clowes		1.52	2.31
71.29	Merrickville—C.P.R. High-level bridge	11.89		
71.86	Flight Lock 21—Merrickville		1.52	2.64
71.95	Flight Lock 22—Merrickville		1.52	3.05
72.11	Flight Lock 23—Merrickville		1.52	1.83
72.11	Bridge 11—Swing—Merrickville over Lock 23		1.52	0.61
84.99	Lock 24—Kilmarnock			
85.00	Bridge 13—Swing—Kilmarnock, over Lock 24		1.52	2.79
90.47	Lock 25—Edmonds			
92.89	C.P.R. High-level bridge—Smiths Falls	9.14		
92.89	Old Slys Locks 26 and 27, in Flight		1.52	4.88
92.97	Bridge 15—Swing—Old Slys			
94.21	Fixed Bridge—Entrance Lock 29A	7.92	1.52	7.92
*94.22	Smiths Falls—High Lock 29A			
94.72	Bridge 19—Swing—Abbott Street		1.52	2.59
94.76	Smiths Falls Detached Lock 31			
94.92	C.N.R. Bascule bridge		1.52	1.75
98.14	Lock 32—Poonamalie			
99.10	Entrance to Lower Rideau Lake			
104.17	Diversion to Tay Branch			
105.89	Canal entrance—Beveridge Bay—Rideau Lake			
106.21	Lock 33—Beveridges		1.52	3.66
106.36	Fixed Bridge	6.71		
106.73	Lock 34—Beveridges		1.52	3.96
107.86	Bridge 26—Rideau Ferry—Fixed			
115.10	Perth, Craig St.—Fixed bridge—Public wharf	8.53		
115.50	Perth, Beckwith St.—Fixed bridge	2.36		
115.64	Perth, Drummond St.—Fixed bridge	1.58		
115.74	Perth, Basin Wharf	2.90		
115.81	Gore St.—Fixed bridge, end of canal			
116.55	Diversion to Portland			
126.97	Portland Public Wharf			
<i>(Total length of Tay Branch 9.85 km)</i>				

Channel to Portland Wharf on South Shore
Big Rideau Lake

5.3 Rideau Canal — Distance and General Data (Cont'd)

Kilometres from Ottawa	Structure, Locality, etc.	Lock Dimensions in Metres		
		Bridge Clearances (metres)	Normal Draught	Average Lift
128.78	Lock 35—The Narrows			
128.78	Bridge 27—Swing—The Narrows			
128.87	Entrance to Upper Rideau Lake (Summit level 124.36 m above MSL)		1.52	0.91
128.87	Diversion to Westport			
132.32	Westport—Public wharf			
135.87	Newboro—High level—Fixed bridge	8.23		
136.37	Lock 36—Newboro			
144.42	C.N.R. High-level bridge	9.14		
144.84	Lock 37—Chaffey's		1.52	2.36
144.84	Bridge 30—Swing—Chaffey's		1.52	3.28
148.30	Lock 38—Davis		1.52	2.74
154.41	Fixed Bridge—Officer's Quarters	7.01		
155.22	Lock 39—Jones Falls		1.52	4.19
155.27	Jones Falls basin			
155.44	Locks 40 to 42 in flight—Jones Falls		1.52	13.64
159.93	Diversion to Morton			
162.54	Morton dam; no public wharf			
162.35	Diversion to Seeleys Bay			
163.39	Seeleys Bay Public Wharf			
165.89	Bridge 36—Swing—Brass' Point			
172.65	Locks 43 and 44 in flight—Upper Brewers			
173.13	Fixed bridge		1.52	5.49
175.51	Bridge 39—Swing—Lower Brewers, over entrance to Lock 45	6.71		
175.51	Lock 45—Lower Brewers (Washburn)			
191.20	Lock 46—Kingston Mills		1.52	3.96
191.20	Bridge 41—Swing—Kingston Mills over Lock 46		1.52	3.00
191.23	Kingston Mills basin			
191.36	Locks 47 to 49 in flight—Kingston Mills		1.52	10.72

191.39	C.N.R. high-level bridge over Locks 47 and 48	8.23
192.41	Highway 401 — Fixed bridge	7.32
198.80	Kingston — LaSalle Causeway — Bascule bridge	
	Small craft under 4.27 m vertical clearance may pass through LaSalle Causeway by using the small boat channels at the eastern end of the causeway.	
	(Lake Ontario — Mean level, 74.95 m above M.S.L.)	
	(Standard low water 74.07 m above M.S.L.)	

Section 6 Quebec Canals



Chambly Canal

The opening of the Chambly Canal marked the beginning of heavy commercial traffic on the Richelieu River. Boats from as far away as Bytown – Canada's future capital – passed through the canal on their way to markets in the United States. Schooners, small sailboats, and later, paddlewheelers, carried wood, grain, coal, iron, and other goods as local and international trade flourished.

The economic importance of the canal declined as other methods of transportation were developed and trade in lumber declined. Today the canal is a popular recreational corridor in winter and summer. Nine locks along a distance of 19 km between Chambly and Saint-Jean lift boats 22 m. Most of the locks are still hand-operated.

Saint-Ours Lock

The construction of the Saint-Ours Lock, which opened in 1849, marked another step in increasing the north-south flow of trade on the Richelieu River.

Wood, coal, hay, flour, iron, and copper moved between Canada and the United States through the Chambly Canal and the Saint-Ours Lock.

Today the Saint-Ours Lock is popular with recreational boaters travelling between Lake Champlain and the St. Lawrence River.

Carillon Lock

The Carillon Lock, built between 1960 and 1963, is an impressive single-lock concrete structure. It is 57 m by 14 m and carries boats over a difference in water level of 20 m in one operation, a feat that formerly would have required ten locks.

The first construction at this site dates from 1825 and the remains of the lower lock of the original canal can still be seen.

The British, fearing an American blockade of the St. Lawrence River, decided to build a series of canals on the Ottawa River to ensure a military supply route between Montréal and Kingston. The Carillon Lock became a commercial waterway for moving wood from the forests of the Ottawa Valley.

Sainte-Anne-de-Bellevue Lock

Thousands of recreational boaters pass through the Sainte-Anne Lock between the Ottawa Valley and the St. Lawrence River each year.

In 1816 a lock was built between Ile Perrot and the mainland by a private company that charged its competitors high tolls to use the waterway. As a result of numerous petitions to the legislature of Lower Canada, a second lock was built between 1840 and 1843.

Built of cut stone the lock was poorly designed with a winding shallow channel. In 1882 a better lock was built parallel to the first. It measured 2.7 m deep, 61 m long, and 14 m wide.

Lachine Canal

Between 1825 and 1959, ships of the St. Lawrence River bypassed the Lachine Rapids between the port of Montréal and Lac Saint-Louis through the Lachine Canal.

Construction of the first canal began in 1821 when 500 men dug a channel 14.5 m wide with seven locks. Work continued on that project until 1825. Modifications during the 19th century created the existing canal, which is 4.2 m deep, 82 m to 91 m wide, and about 13.7 m long, with five locks.

At the turn of the 19th century the Lachine Canal was the site of the largest concentration of industry in Canada because of its proximity to the port of Montréal, the commercial transport it carried, and its hydraulic potential. The opening of the St. Lawrence Seaway in 1959 marked the end of navigation on the canal. The bridges were fixed in position and the locks closed.

Today the canal is a popular urban recreational facility. Situated on the southwestern sector of the Island of Montréal, it crosses five cities: Lachine, La Salle, Montréal West, Ville Saint-Pierre, and Montréal.

A bicycle path along the historic canal becomes a favourite cross-country ski trail in winter. Some stretches are used by canoeists in summer and skaters in winter. Picnic tables are provided.

6.1 Charts

Navigation charts covering these waters may be obtained at the following addresses in Montreal: Kelvin & Hughes (Canada) Ltd., 401 McGill Street; Harrison Company, 1448 St. Catherine St. West; Gabriel Aero-Marine Instruments Ltd., 351 St. Paul St., West.

Charts may be ordered by mail, payment enclosed, from: Hydrographic Chart Distribution Office (see 2.7). Prices as of June 1, 1982.

Ottawa River charts

1511—Ottawa to Carillon	\$9.50
1510—Lake of Two Mountains	\$7.50
1410—Lake St. Louis	\$6.00

Richelieu River charts

1325—Sorel to Beloeil Bridge	\$6.00
1326—Chambly Basin to Lake Champlain	\$6.00

6.2 Radio Stations

This list of local radio stations whose broadcasts are heard along the Quebec Canals System is supplied so that boaters may be informed of local weather conditions and other information of interest to persons using the canal facilities.

Station	Frequency	Location
CBF	690	Montreal (French)
CBF-FM	100.7	Montreal (French)
CBM	940	Montreal
CBM-FM	93.5	Montreal
CFCF	600	Montreal
CFGL-FM	105.7	Laval (French)
CFQR-FM	92.5	Montreal
CHRS	1090	Longueuil (French)
CITE—FM	107.3	Montreal (French)
CJAD	800	Montreal
CJFM-FM	95.9	Montreal
CJMS	1280	Montreal (French)
CKMF-FM	94.3	Montreal (French)
CKAC	730	Montreal (French)
CKGM	980	Montreal
CKLM	1570	Laval (French)
CKOI-FM	96.9	Verdun (French)
CKVL	850	Verdun (French)

6.3 Ottawa River Route

Drifting and submerged logs may create a danger to navigation, particularly to high speed craft. Appropriate caution should be exercised at all times.

Ste. Anne Canal

The distance from the Ste. Anne Canal to the Carillon Canal is 83.2 km. There is a launching ramp for small craft near the lock.

Length	600 m
Number of locks	1
Dimensions of lock	60.96 m by 13.72 m
Total lift	91 cm
Normal draught	2.74 m
Overhead clearance with 2.74 m of water on lower sill	12.62 m

Below Ste. Anne Canal, there is a channel (Baker's Dam) measuring 366 m in length, by 36.6 m in width, located 800 m below the lock and rapids, through the shoal.

Carillon Canal

The Carillon Canal replaces the old Carillon and Grenville Canals.

The distance from the Carillon Canal to the foot of the Rideau Canal in Ottawa is 109.5 km.

Length	805 m
Number of locks	1
Dimensions of lock	57.3 m X 13.72 m
Total lift	19.81 m
Normal draught	2.74 m
Breadth of canal at bottom	13.72 m to 15.24 m
*Breadth of canal at water surface	13.72 m to 24.38 m
Minimum overhead clearance	12.8 m (lock bridge)

The lock is power operated with a vertical lift gate at the lower end, and sector gates at the upper end. Four floating bollards are provided in the lock. The lock is lighted by electricity. Between Carillon Canal and the foot of the Rideau Canal, the minimum overhead clearance is 12.8 m under Perley Bridge, at Grenville.

*A floating wharf, installed inside the lock, reduces its breadth to 12 m. This wharf can be removed to permit access to larger vessels.

6.4 Lachine Canal

The Lachine Canal, which is 13.7 km long and averages 4.27 m in depth, transects the southwest of Montreal Island between Lake St. Louis and Montreal Harbour.

This canal differs from the others in the Heritage Canal System, for the lock at the eastern end is filled in and the canal is closed to through traffic. In addition, all moving bridges have been permanently fixed into place, so that boating on the Lachine canal is limited to non-motorized pleasure craft.

6.5 Richelieu River Route

St. Ours Canal

Length	240 m
Number of locks	1
Dimensions of lock	103.3 m by 13.72 m
Normal draught	3.66 m
Total lift	1.52 m
Minimum overhead clearance	No restrictions

The lock is operated and lighted by electricity.

From St. Ours Lock to the foot of the Chambly Canal the distance is 51.5 km and the normal draught is 3.66 m. The minimum overhead clearance under the Trans-Canada Highway bridge located 3.22 km downstream of Beloeil is 15.24 m.

There is a launching ramp for small craft near the lock.

Chambly Canal

Length of canal	18.96 km
Number of locks	9
Dimensions of locks:—	
Lift Locks 1 to 8	Width, from 6.97 m to 7.42 m Length, from 36.73 m to 38.4 m
Guard Lock 9 at St. Jean	36.75 m by 7.12 m
Total lift	24.38 m
Normal draught	1.98 m
Breadth of canal at bottom	11 m
Breadth of canal at water surface	18.29 m
Minimum overhead clearance	8.84 m (Highway high-level bridge)

The canal overcomes the rapids between Chambly and St. Jean. The locks are hand-operated and the canal is lighted by electricity. From St. Jean to the International Boundary the distance is 35.4 km. Winches for lowering and raising masts upon entering and leaving the canal are available.

6.6 Chambly Canal — Distance and General Data

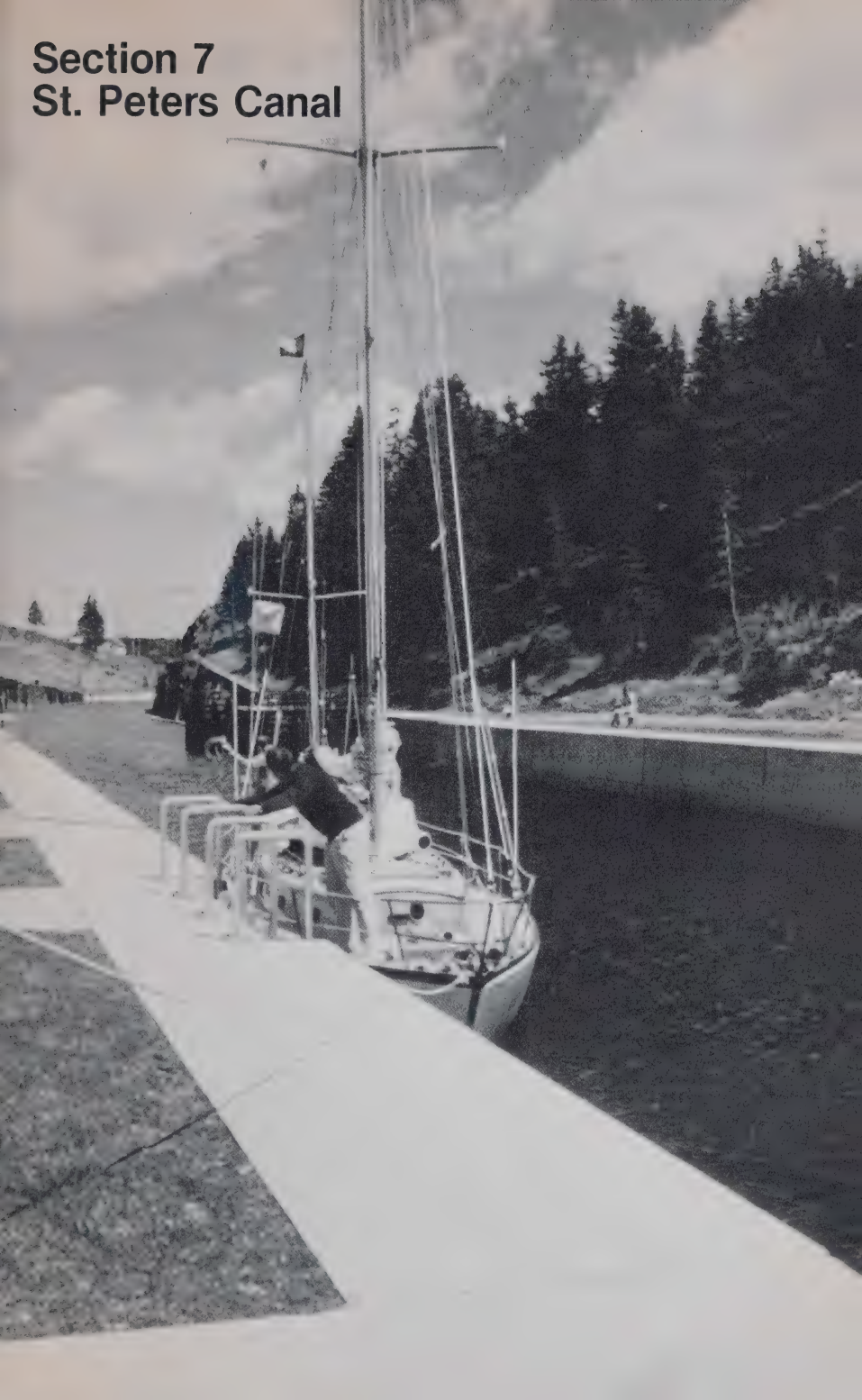
Kilometres from Chambly	Structure, Locality, etc.	Lock Dimensions in Metres				
		Length Between Hollow Quoins total	serviceable	Minimum Width	Normal Draught	Lift
0.00	Entrance—Chambly Basin (outer end of guide pier)					
*0.00	Winch for lowering and raising masts					
0.19	Lock 1	38.35	34.00	7.09	1.98	4.72
0.23	Lock 2	38.38	33.98	7.09	1.98	2.96
0.27	Lock 3	38.40	34.02	7.05	1.98	2.99
0.29	Bridge 1 — Swing — Bourgogne St., Chambly					
1.16	Lock 4	36.73	34.07	7.04	1.98	2.19
1.35	Lock 5	36.78	34.03	7.21	1.98	2.44
1.50	Lock 6	36.78	34.28	6.97	1.98	2.50
1.74	Bridge 2 — Open — rue de l'Église, Chambly					
2.03	Lock 7	36.78	34.20	7.09	1.98	2.26
2.09	Highway high-level bridge-clearance 8.84 m, boulevard Perigny, Chambly					
2.43	C.N.R. Bridge—Chambly Canton—Swing					
2.57	Lock 8	38.40	34.07	7.21	1.98	2.74
2.59	Bridge 3 (Mark's)—Rolling					
3.43	Bridge 4—Swing—Farm road					
4.44	Bridge 5—Swing—Farm road					
5.34	Overpass, High-level-Clearance 9.14 m, Autoroute 10					
6.03	Bridge 7—Swing—Highway					
8.96	Bridge 9—Ile Ste. Therese—Swing—Highway					
13.39	Bridge 10—Ile Ste. Therese—Swing—Highway					
15.45	Siphon Culvert					
15.70	Highway high-level bridge—Clearance 8.84 m					
17.91	Lock 9	36.75		7.12	1.98	1.58
18.07	C.P.R. Bridge at St. Jean—Swing					
18.52	Bridge 12 (Gouin) at St. Jean—Bascule—Highway					
18.83	Entrance—Richelieu River (end of guide pier)					

Lock Dimensions in Metres

Kilometres from Chambly	Structure, Locality, etc.	Length Between Hollow Quoins	Minimum Width	Normal Draught	Lift
* 18.86	Winch for raising and lowering masts				
18.96	Upper end of wharf				
	Total Lift				24.38
* Available during hours of operation					

St. Peters Canal, Cape Breton Island, Nova Scotia

Section 7
St. Peters Canal



This canal cuts through the isthmus that separates Bras d'Or Lake from St. Peters Bay, Cape Breton Island, Nova Scotia.

Length of canal	about 805 m
Breadth at water line	16.76 m
Lock	1 tidal lock, 4 pairs of gates
Dimensions of lock	91.44 m x 14.45 m
Normal draught	4.88 m
Depth of water on sills	5.18 m at lowest water
Extreme rise and fall of tide in St. Peters Bay	2.13 m

There is one highway swing bridge. Clearance when the bridge is in a closed position — 6.1 m. The swing bridge and lockgates are electro-hydraulically operated and the bridge is illuminated for night use.

Normal lockage time for small craft is 15 min; however, when the swing bridge must be opened lockage time is extended to 45 minutes.

At the north end of Bras d'Or Lake there is a fixed highway bridge with a 35.7 m clearance.

Visitors can take advantage of picnic grounds and camping sites in a nearby provincial park.

7.1 Charts

Navigation charts covering the St. Peters Canal can be obtained from the Hydrographic Chart Distribution Office (see 2.7) and from the St. Peters Canal Office. P.O. Box 8, St. Peters, Nova Scotia:

No. 4336—St. Peters Bay	\$6
No. 4354—Bras d'Or Lakes	\$6

Prices as of June 1, 1982.

7.2 Radio Stations

The following radio stations are listed so that boaters may be informed of local weather conditions and news.

Station	Frequency	Location
CIGO	1410	Antigonish
CJFX	580	Port Hawkesbury

St. Peters Canal

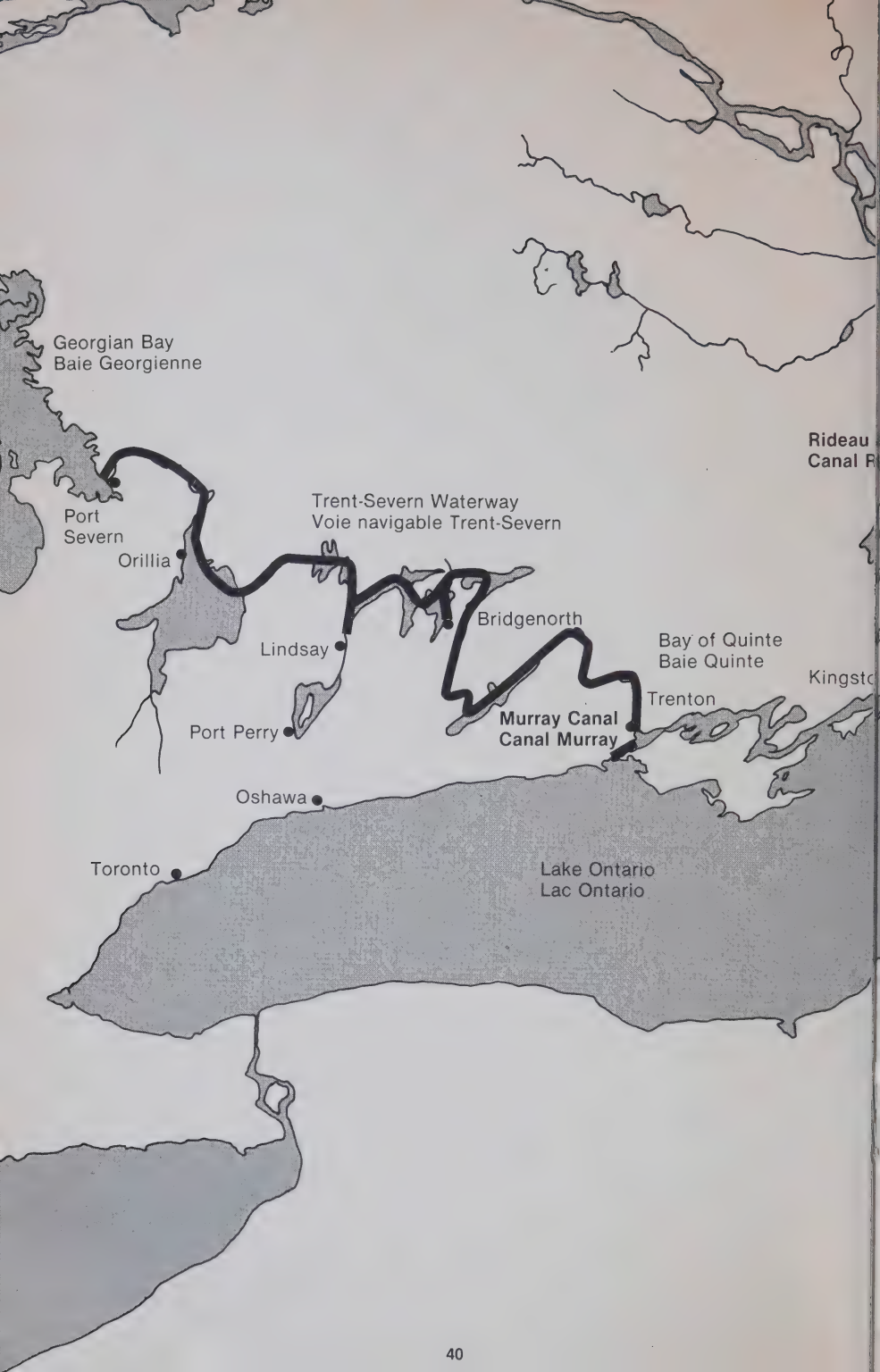
Commanding the isthmus separating the Atlantic Ocean and Bras d'Or Lake, St. Peters had always been considered an ideal site for fortifications, and has been a centre of Cape Breton's fishing industry since Nicolas Denys established the first European settlement in 1653. Denys and his French successors erected small forts, and in 1793-1794 the British built Fort Dorchester on the east side of St. Peters. Evidence of Fort Dorchester can still be found.

Construction of the canal along traces of a French portage across the narrow isthmus began in 1854, but was not completed until 1869. The canal was enlarged in 1876-1880, again in 1912-1918, and is now about 805 m long.

NOTICE

St. Peters Canal will be closed to navigation for 12 months beginning in September, 1984. Parks Canada will reconstruct the walls at the Bras d'Or Lake entrance to the canal.





Georgian Bay
Baie Georgienne

Port
Severn

Orillia

Trent-Severn Waterway
Voie navigable Trent-Severn

Lindsay

Port Perry

Oshawa

Toronto

Bridgenorth

Murray Canal
Canal Murray

Bay of Quinte
Baie Quinte

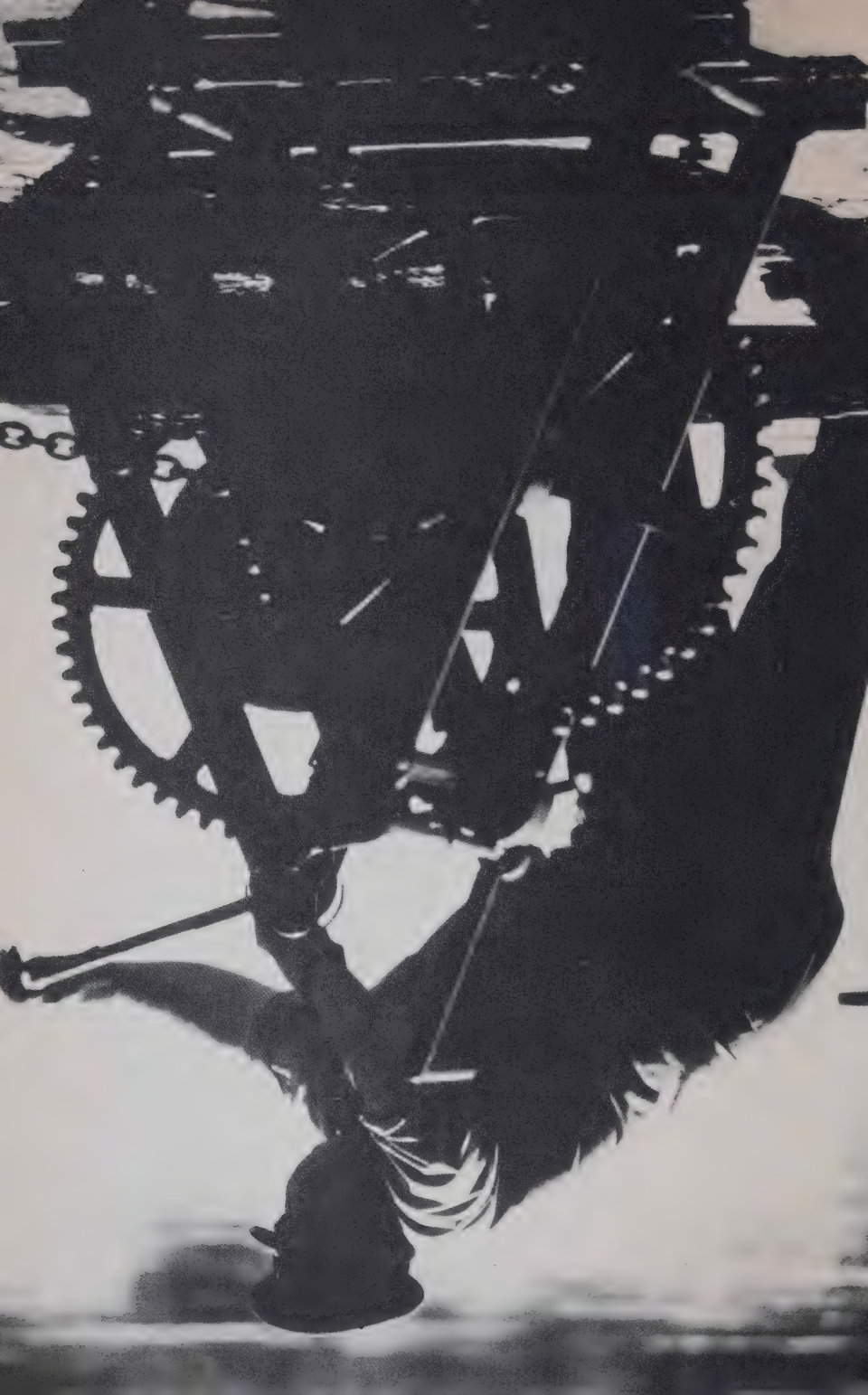
Trenton

Kingston

Rideau
Canal

Lake Ontario
Lac Ontario





7.2 Postes de radio

La liste suivante indique les postes radio-phoniques dont on peut capter les émissions. Les navigateurs peuvent ainsi obtenir les prévisions de la météo de même que les nouvelles locales.

Poste	Fréquence	Emplacement
CIGO	1410	Antigonish
CJFX	580	Port Hawkesbury

Le canal St. Peters

Situé sur l'isthme qui sépare le lac Bras d'Or de l'Atlantique la localité de St. Peters devint un centre de pêche commerciale dès la fondation par Nicolas Denys du Cap-Breton en 1653. Sa position stratégique lui valut très tôt de se garnir de fortins français. A l'est de St. Peters, on distinguait encore les vestiges du fort Dorchester, ouvrage britannique érigé en 1793-1794.

C'est en 1854 que furent entrepris les travaux de canalisation le long de l'ancien chemin de portage français. Le canal ne fut terminé qu'en 1869. On l'agrandit une première fois en 1876-1880 et de nouveau de 1912 à 1918. Il mesure maintenant 805 m de long.

Ce canal réunit le lac Bras d'Or à la baie St. Peters, île du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse.

Longueur du canal environ 805 m
Largeur au plan d'eau 16,76 m
Écluse 1 écluse à marée, 4 paires de portes

Dimensions de l'écluse 91,44 m sur 14,45 m
Tirant d'eau normal 4,88 m
Profondeur de l'eau aux seuils 5,18 m à l'étiage
Amplitude de la marée à la baie St. Peters 2,13 m

Un pont pivotant. Lorsque le pont est fermé, la hauteur libre est de 6,1 m. Les portes d'écluses fonctionnent à l'aide d'un système hydro-électrique et le pont est éclairé à des fins d'utilisation la nuit.

Le passage de l'écluse prend normalement 15 minutes pour les petits navires; cependant, lorsqu'on doit ouvrir le pont pivotant, le sasement peut durer jusqu'à 45 minutes.

Au nord du lac Bras d'Or, on retrouve un pont dormant enjambrant une route dont la hauteur libre est de 35,7 m.

Les visiteurs peuvent profiter des terrains de pique-nique et de camping d'un parc provincial avoisinant.

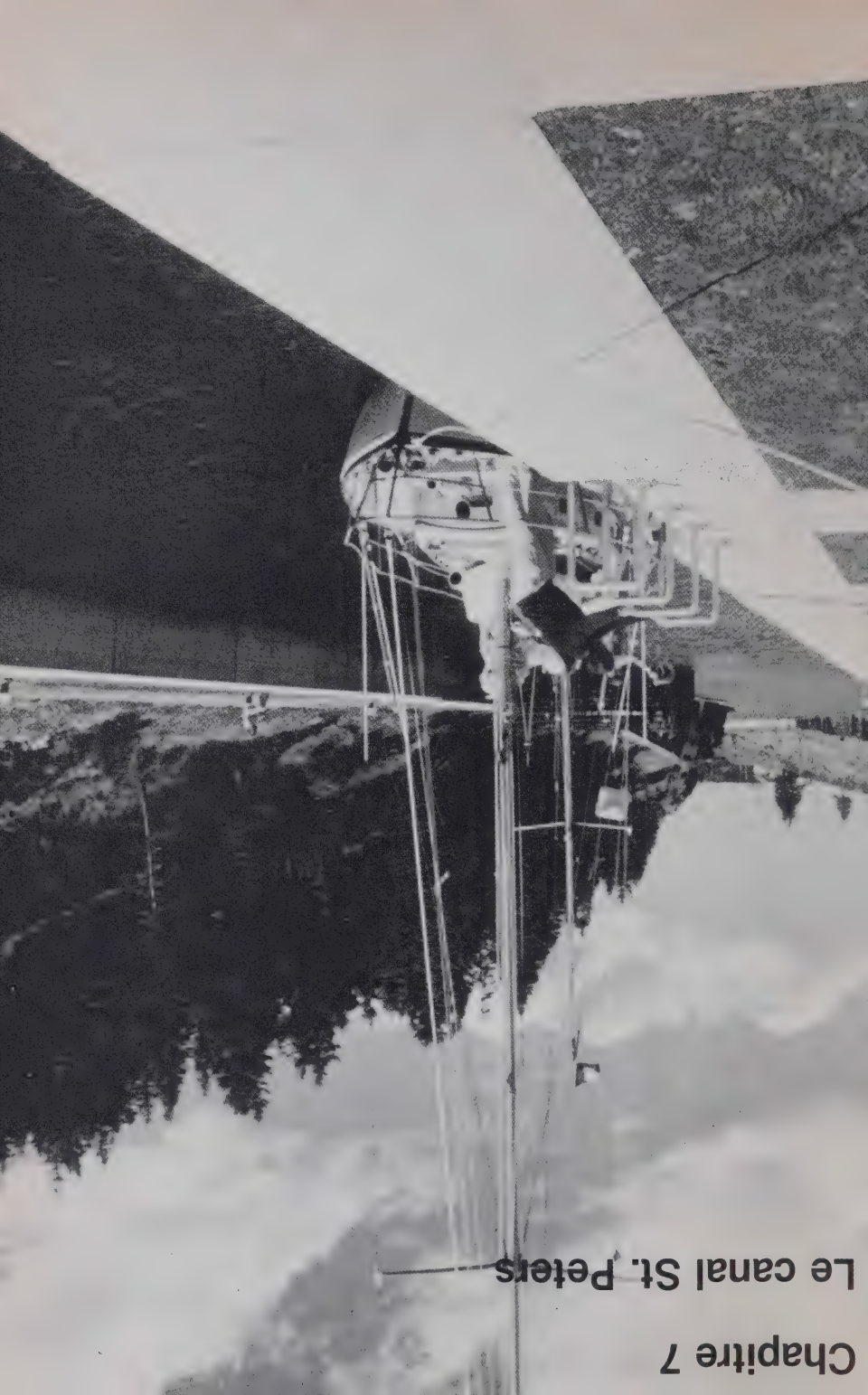
7.1 Cartes marines

On peut obtenir des cartes marines du canal St. Peters auprès du Bureau de distribution des cartes marines (voir 2.7), de même qu'auprès du bureau de l'écluse St. Peters, C.P. 8, St. Peters, Nouvelle-Ecosse :

No. 4336 Baie St. Peters \$6.00
No. 4354 Lacs Bras d'Or \$6.00

Les tarifs étaient en vigueur en juin, 1982.

AVIS
Le canal St. Peters sera fermé à la navigation pour une période de 12 mois à compter de Septembre 1984. Parcs Canada reconstruira les murs endommagés à l'entrée du canal sur le Lac Bras d'Or.



Canal Rideau—Distances et généralités (Suite)

Kilomètres d'Ottawa	Ouvrage, situation, etc.	Dimension des écluses		
		Hauteur libre Mètres	Tirant d'eau normal Mètres	Chute moyenne Mètres
173,13	Pont dormant			
175,51	Pont no 39—Tournant—Lower Brewers— Franchissant l'entrée de l'écluse no 45	6,71		
175,51	Écluse no 45—Lower Brewers (Washburn)		1,52	3,96
191,20	Écluse no 46—Kingston Mills		1,52	3,00
191,20	Pont no 41—Tournant—Kingston Mills			
191,23	Bassin de Kingston Mills			
191,36	Écluses nos 47 à 49—Écluse à 3 sas—Kingston Mills		1,52	10,72
191,39	Pont surélevé du CN—Enjambant les écluses nos 47 et 48	8,23		
192,41	Pont dormant—Route 401	7,32		
198,80	Pont à bascule—Digue LaSalle—Kingston			
Les petites embarcations requérant une hauteur libre de moins de 4,27 m peuvent franchir la digue LaSalle en utilisant les chenaux pour petits bateaux à l'extrémité est.				
(Lac Ontario—Niveau moyen 74,95 m au-dessus du N.M.M.)				
(Étiage normal : 74,07 m au-dessus du N.M.M.)				

106,21	Écluse no 33—Beveridges			
106,36	Pont dormant	6,71	1,52	3,66
106,73	Écluse no 34—Beveridges		1,52	3,96
107,86	Pont no 26—Rideau Ferry—Pont dormant	8,53		
115,10	Pont dormant de la rue Craig—Perth—et quai	2,36		
115,50	Pont dormant de la rue Beckwith—Perth	1,58		
115,64	Pont dormant de la rue Drummond—Perth	2,90		
115,74	Quai du bassin de Perth			
115,81	Pont dormant de la rue Gore, fin du canal			
116,55	<i>Dérivation vers Portland</i>			
126,97	Quai de Portland			
128,78	Écluse no 35—Narrows			
128,78	Pont no 27—Tourant—Narrows			
128,87	Entrée du lac Upper Rideau			
	<i>(Point de partage, 124,36 m au-dessus du N.M.M.)</i>			
128,87	<i>Dérivation vers Westport</i>			
132,32	Quai de Westport			
135,87	Pont dormant—surélevé—Newboro	8,23		2,36
136,37	Écluse no 36—Newboro			
144,42	Pont surélevé du CN	9,14		3,28
144,84	Écluse no 37—Chaffey's			
144,84	Pont no 30—Tourant—Chaffey's			
148,30	Écluse no 38—Davis			
154,41	Officer's Quarters—Pont dormant	7,01		2,74
155,22	Écluse no 39—Jones Falls			
155,27	Bassin de Jones Falls			
155,44	Écluse no 40 à 42, Jones Falls—Écluse à 3 sas			
159,93	<i>Dérivation vers Morton</i>			
162,54	Barrage de Morton—Pas de quai			
162,35	<i>Dérivation vers Seeleys Bay</i>			
163,39	Quai de Seeleys Bay			
165,89	Pont no 36—Tourant—Brass' Point			
172,65	Écluse nos 43 et 44—Écluse à 2 sas—Upper Brewers			

(Longueur totale de l'embranchement de la rivière Tay: 9,85 km)

Chenal conduisant au quai de Portland sur la rive sud du Grand lac Rideau

1,52 0,91

Chenal conduisant au quai de Westport sur la côte ouest du lac Upper Rideau

1,52 2,36

1,52 3,28

1,52 2,74

1,52 4,19

1,52 13,64

Chenal conduisant au barrage Morton sur la rivière Morton
Chenal conduisant au village et quai de Seeleys Bay

1,52 5,49

Canal Rideau — Distances et généralités (Suite)

Kilomètres d'Ottawa	Ouvrage, situation, etc.	Dimension des écluses		
		Hauteur libre Mètres	Tirant d'eau normal Mètres	Chute moyenne Mètres
67,74	Écluse à sas no 19—Nicholsons			
67,75	Pont no 10—Tournant—Nicholsons— Enjambant l'écluse no 19		1,52	2,44
68,40	Écluse no 20—Clowes		1,52	2,31
71,29	Pont surélevé du CP—Merrickville			
71,86	Écluse à sas no 21—Merrickville	11,89		
71,95	Écluse à sas no 22—Merrickville		1,52	2,64
72,11	Écluse à sas no 23—Merrickville		1,52	3,05
72,11	Pont no 11—Tournant—Merrickville— Enjambant l'écluse no 23		1,52	1,83
84,99	Écluse no 24—Kilmarnock			
85,00	Pont no 13—Tournant—Kilmarnock— Enjambant l'écluse no 24		1,52	0,61
90,47	Écluse no 25—Edmonds			
92,89	Pont surélevé du CP—Smiths Falls	9,14	1,52	2,79
92,89	Écluses d'Old Slys nos 26 et 27—Écluse à 2 sas			
92,97	Pont no 15—Tournant—Old Slys		1,52	4,88
94,21	Pont dormant—Entrée de l'écluse no 29A	7,92		
*94,22	Écluse no 29A—Smiths Falls		1,52	7,92
94,72	Pont no 19—Tournant—Rue Abbott			
94,76	Écluse détachée de Smiths Falls, no 31		1,52	2,59
94,92	Pont à bascule du CN			
98,14	Écluse no 32—Poonamalie		1,52	1,75
99,10	Entrée du lac Lower Rideau			
104,17	Dérivation vers l'embranchement de la rivière Tay			
105,89	Entrée du canal—Baie Beveridges—Lac Rideau			

Canal de la rivière Tay jusqu'à Perth

6.3 Canal Rideau — Distances et généralités

		Dimension des écluses		
Kilomètres Ouvrage, situation, etc. d'Ottawa		Hauteur libre des ponts Mètres	Tirant d'eau moyenne normal Mètres	Chute moyenne Mètres
(Longueur d'usage des écluses, environ 30,5 m—Rivière des Outaouais—niveau moyen: 40,84 m au-dessus du niveau moyen de la mer)				
0,00	Rivière des Outaouais, à Ottawa			
0,00	Écluse d'Ottawa, nos 1 à 8—Écluse à 8 sas		1,52	24,08
0,35	Pont de la Plaza—en acier, arche en béton	7,92		
0,64	Pont Mackenzie-King—en béton, à travée dormante	8,23		
0,87	Pont de l'ave. Laurier—arche en acier	8,23		
2,41	Pont dormant	7,92		
2,51	Pont no 1—Levant—Ave. Pretoria	6,71		
2,52	Pont de la rue Bank—arche en béton	8,84		
5,50	Pont de l'ave Bronson—en béton, à travée dormante	6,71		
6,71	Écluses Hartwell, nos 9 et 10—Écluse à 2 sas		1,52	6,55
8,21	Pont dormant	8,53		
8,42	Écluses de Hogs Back, nos 11 et 12—Écluse à 2 sas		1,52	4,42
8,45	Pont no 4—Tourant—Hogs Back, le canal entre dans la rivière Rideau			
11,96	Pont surélevé du CN	9,45		
14,89	Écluse no 13—Black Rapids		1,52	2,79
22,93	Écluses de Long Island, nos 14 à 16—Écluse à 3 sas		1,52	7,72
23,06	Pont no 5—Tourant—Long Island— Enjambant l'écluse no 16			
25,80	Pont surélevé de Manotick—à travée dormante	7,01		
37,01	Pont dormant de Kars—surélevé	6,71		
37,54	Quai			
46,35	Pont surélevé de la route 416, à travée dormante	6,71		
49,05	Chenal menant à Kempville	<i>Embranchement sud de la rivière Rideau conduisant à Kempville navigable, par les navires à faible tirant d'eau</i>		
53,72	Quai de Kempville			
51,38	Pont dormant—surélevé—Becketts			
62,65	Écluse no 17—Burritts Rapids			
63,45	Pont no 9—Tourant—Burritts Rapids			
67,32	Écluse à sas no 18—Nicholsons		1,52	1,98

La distance entre le lac Ontario et la rivière des Outaouais en empruntant le canal Rideau est d'environ 201 km. Le parcours comporte 47 écluses, y compris l'embranchement de la rivière Tay, et le passage de chacune d'elles prend normalement de 10 à 15 minutes.

La longueur totale des chenaux artificiels est d'environ 19 km; le reste du parcours suit les chenaux améliorés des lacs et des rivières. Dans les chenaux artificiels, la limite de vitesse est de 9 km/h à moins d'indication contraire. Cette limite de vitesse doit être rigoureusement observée sur le lac Dow et à l'intérieur des limites de la ville d'Ottawa.

Depuis le lac Lower Rideau, il faut franchir deux écluses pour atteindre l'embranchement Tay, situé au même niveau que la rivière Tay qu'il longe pendant 10 km jusqu'à Perth.

6.1 Cartes marines

On peut acheter les cartes marines ou les commander au bureau du canal Rideau, 12, rue Maple Nord, Smiths Falls (Ontario). K7A 1Z5 de même qu'au Bureau de distribution des cartes marines (voir 2.7). Toutes les commandes doivent être accompagnées d'un versement libellé à l'ordre du Receveur général du Canada. Les tarifs étaient en vigueur en juin, 1982.

Les cartes sont également vendues aux stations d'écluse suivantes au cours de la saison de navigation :

Écluses d'Ottawa
Écluse détachée de Smiths Falls
Écluses de Kingston Mills
Écluses Chaffey
Écluse Narrows
Écluse Poonamalie
Écluses de Merrickville
Écluse de Burritts Rapids
Écluses de Long Island

Cartes du canal Rideau
1513—De Smiths Falls à Kingston, \$11 y compris l'embranchement Tay jusqu'à Perth
1512 De Smiths Falls à Ottawa \$9.50

6.2 Postes de radio

La liste suivante indique les stations radio-phoniques dont on peut capter les émissions. Les navigateurs peuvent obtenir des renseignements sur les conditions météorologiques.

Poste Fréquence Emplacement

CBO-FM	103.3	Ottawa
CBO	920	Ottawa
CBOF	1250	Ottawa (Française)
CBOF-FM	102.5	Ottawa (Française)
CFGO	1440	Ottawa
CKCH	970	Hull (Française)
CIMF-FM	94.9	Hull (Française)
CKOY	1310	Ottawa
CKBY-FM	105.3	Ottawa
CJRC	1150	Ottawa (Française)
CFRA	580	Ottawa
CFMO-FM	94.0	Ottawa
CHEZ-FM	106.1	Ottawa
CJET	630	Smiths Falls
CJET-FM	101.1	Smiths Falls
CKWS	960	Kingston
CKLC	1380	Kingston

Merrickville – Le plus grand blockhaus du canal est maintenant un musée dans lequel se trouve une collection d'objets anciens.

Visites du village et de la campagne environnante à pied et en voiture sont décrites dans des brochures gratuites. Les ruines de la première filature de laine du Haut Canada, adjacente à l'écluse, valent un détour.

Burrills Rapids – Pour connaître l'activité du canal, les visiteurs peuvent emprunter le sentier de l'île qui les fera longer des bois de thuyas à l'ombre fraîche, des marais où vit le rat musqué. Documentation historique et une hêtraie. Documentation gratuite sur le sentier au bureau de l'écluse.

Le bief du lac Dows – En hiver, cette partie du canal se transforme en patinoire, la plus longue du monde: 6,3 kilomètres des écluses d'Ottawa à celles de Hartwell. En passant par le centre-ville d'Ottawa.

Les écluses d'Ottawa – Ces écluses pré-sentent une succession de huit sas en escalier, unique en son genre au Canada. La différence de niveau entre les eaux du canal et celles de la rivière des Outaouais, est de 24 m. Juste à côté se trouve le plus vieux bâtiment d'Ottawa qui servait d'entre-pôt durant la construction du canal, et abrite maintenant le musée Bytown. Les écluses d'Ottawa seront fermées pour 22 mois à partir de septembre, 1982.

Le canal Rideau
Le canal Rideau a été construit par l'armée britannique après la guerre de 1812 pour doter le Haut-Canada (maintenant l'Ontario) d'une voie de transport autre que le Saint-Laurent et pour prévenir ainsi une autre attaque américaine. Le lieutenant-colonel John By, des *Royal Engineers*, a dirigé les travaux de construction du canal qui reliait Kingston, la plus grande ville du Haut-Canada, et Bytown, alors un village à l'embouchure de la rivière Rideau.

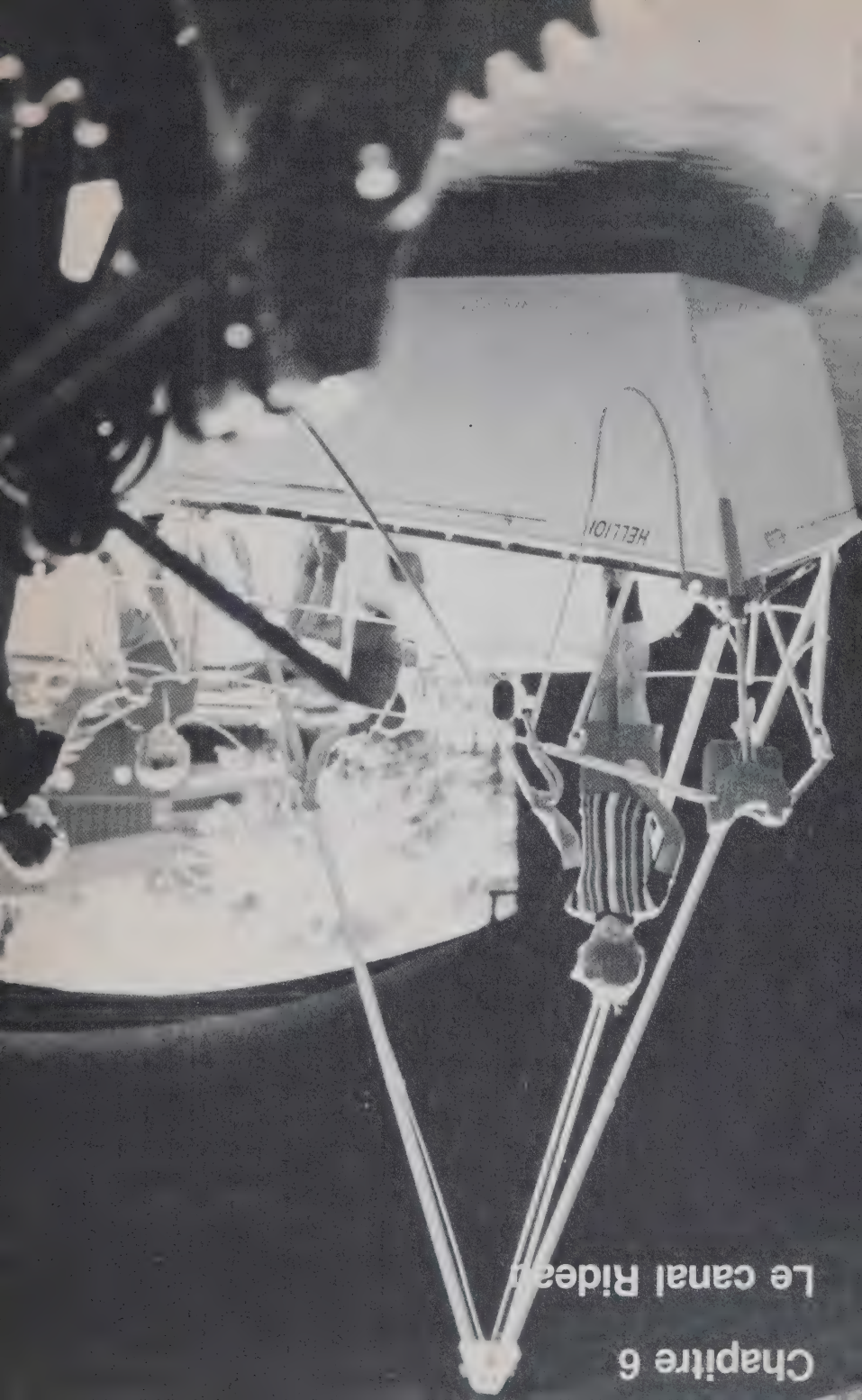
Le canal fut inauguré en 1832 et il a joué un rôle important dans le commerce du pays jusqu'en 1850. Encore aujourd'hui, le canal Rideau est une importante voie d'eau servant surtout à la navigation de plaisance.

À partir du lac Ontario les bateaux franchissent 14 écluses pour s'élever jusqu'à Newboro, le point le plus haut du système soit 50,04 m, et 31 écluses pour descendre au niveau de la rivière des Outaouais, plus bas de 83,21 m. Les visiteurs découvriront, à chaque poste d'écluse, des aspects de l'activité passée et présente du canal.

Principaux points d'intérêt:

Kingston Mills – Au centre d'accueil des visiteurs installé dans la maison du chef d'écluse Anglin, des projections de films, des objets et des tableaux explicatifs permettent de se familiariser avec l'histoire du canal. C'est un blockhaus, l'un des quatre postes fortifiés du canal, entièrement restauré et meublé comme il devait l'être en 1839, du temps où l'occupait la milice du comté de Frontenac.

Jones Falls – Au moment de sa construction en 1830, le barrage-voûte était le plus haut d'Amérique du Nord. Le bassin aux eaux calmes retient des coups de marteau du forgeron du canal qui bat le fer dans une forge datant de 1843. Sur la colline se dresse la maison soigneusement restaurée du chef d'écluse. Elle est meublée de manière à évoquer le mode de vie d'un maître-éclusier au 19^e siècle.



Le canal Rideau

Chapitre 6

(Lac Huron : niveau moyen, 176.97 m au-dessus du N.M.M.; étiage normal, 176.33 m au-dessus du N.M.M.)
 La profondeur de l'eau aux seuils des écluses varie en fonction des conditions atmosphériques et des vents dominants et, à l'occasion, peut être au-dessous du niveau normal.

	Nombre de kilomètres			
	Nombre d'écluses	Tirant d'eau normal Mètres	Canal	Lacs ou rivières
1. Canal Murray—De la baie de la Presqu'île à la baie de Quinte		2,90	12,12	4,83
Baie de Quinte, du canal Murray à Trenton				
2. Voie navigable Trent-Severn				
De Trenton à l'entrée aval de l'écluse no 19 (Peterborough)	18	2,44	14,08	128,74
De l'écluse no 19 (Peterborough) à Big Chute	23	1,83	39,43	191,83
Ber roulant de Big Chute	1	1,83		13,04
De Big Chute à Port Severn (baie Georgienne)	42	1,83	65,63	338,44
Totaux				
Distance totale de la baie de la Presqu'île à Port Severn : 404,06 km				
Branches de la voie navigable Trent-Severn :	0			14,48
Du lac Buckhorn à Bridgenorth	1	1,83	0,16	15,93
Du lac Sturgeon à Lindsay	0	1,22		40,23
De Lindsay à Port Perry				

Voie navigable Trent-Severn—Distances et généralités (Suite)

Distance de Trenton en Km	Ouvrage, Situation, etc	Hauteur libre des ponts Mètres	Longueur entre chardonnets Mètres	Largeur Mètres	Tirant d'eau normal Mètres	Chute moyenne Mètres
272,36	Porte de garde—Kirkfield					
272,52	Kirkfield—Écluse hydraulique no 36	7,57	42,36	10,06	1,83	14,94
278,34	Pont no 42—Arche surélevée					
281,96	Pont no 43—Boisover—Route—Tournant					
284,57	Pont no 44—Chemin Boundary—Route—Tournant					
284,88	Boisover—Écluse no 37		36,57	9,75	1,83	6,62
286,50	Talbot—Écluse no 38		36,57	9,75	1,83	4,27
286,74	Pont no 46—Kane's—Pont dormant	6,71				
289,04	Portage—Écluse no 39		36,57	9,75	1,83	3,96
289,78	Thorah—Écluse no 40		36,57	9,75	1,83	4,27
290,83	Gamebridge—Écluse no 41		36,57	9,75	1,83	3,51
290,91	Pont no 47—Gamebridge—Surélevé					
292,37	Pont no 48—CN—Surélevé	6,91				
293,10	Pont no 50—Chemin Lakeshore—Route—Tournant					
293,18	Entrée dans le lac Simcoe					

(Niveau du lac Simcoe: 218,94 m au-dessus du N.M.M.)

317,91	Pont dormant	6,96				
318,05	Pont no 52—CN—Passage d'Atherley—Tournant					
335,13	Pont no 54—Chemin de Muskoka—Surélevé	6,71				
336,53	Pont no 55—CN—Washago—Tournant					
337,70	Porte de garde—Couchiching					
337,73	Couchiching—Écluse no 42		47,24	9,75	2,13	6,17
337,75	Pont no 56—Couchiching—Route—Surélevé	9,45				
342,30	Pont no 57—Hamlet—Route—Tournant					
357,86	Pont no 58—CN—Ragged Rapids—Surélevé	10,36				
361,16	Swift Rapids—Écluse no 43		36,57	9,75	1,83	14,33
361,38	Passerelle et sortie d'urgence	7,31				
366,99	Pont no 59—CP—Chutes Severn—Surélevé	10,24				
374,04	Big Chute—Ber roulant—Écluse no 44		30,48	7,31	1,83	17,68
387,07	Port Severn—Écluse no 45		25,60	7,01	1,83	3,66
387,07	Pont no 60—Port Severn—Route—Tournant					
387,09	Entrée dans la baie Georgienne					

158,85	Lakefield—Écluse no 26				
159,30	Pont no 30—Lakefield—Surélévé	7,16	36,57	9,75	1,83
159,37	Porte de garde—Lakefield				4,78
167,96	Pont no 31—Young's Point—Surélévé	6,71			
168,10	Young's Point—Écluse no 27		45,72	9,75	2,69
168,13	Porte de garde—Young's Point				2,21
181,70	Pont dormant	9,45			
181,79	Passerelle	7,31			
181,79	Burleigh Falls—Écluse no 28		37,79	9,75	1,83
184,64	Lovesick—Écluse no 30		36,57	9,75	1,83
194,15	Pont dormant	6,71			
194,18	Buckhorn—Écluse no 31		31,39	9,75	1,83
209,46	Pont dormant 61, lac Chemung	6,71			3,51
213,50	Pont no 34—Gannon's Narrows—Surélévé	6,71			
221,61	Pont dormant—Bobcaygeon	6,71			
222,33	Pont no 35—Bobcaygeon—Pont tournant				
222,39	Bobcaygeon—Écluse no 32		47,24	9,75	1,65
222,43	Porte de garde				
238,15	Sturgeon Point				
251,33	Pont dormant (rue Wellington)	4,56			
251,52	Pont dormant (rue Lindsay N.)	3,83			
251,58	Écluse Lindsay, no 33		36,57	9,75	1,83
252,41	Pont dormant (passerelle)	3,22			2,13
252,95	Pont dormant (CN)	9,60			
254,03	Pont dormant (rue Lindsay S.)	4,29			
255,97	Pont dormant (viaduc, route 7)	3,68			
234,47	Port Perry				
247,21	Pont dormant	7,82			
247,21	Passerelle	7,31			
247,21	Fernion Falls—Écluse no 34		36,57	9,75	1,83
247,77	Pont no 37—CN—Tournant				7,19
252,90	Rosedale—Écluse no 35		45,72	9,75	1,83
254,21	Pont dormant				1,22
254,40	Entrée dans le lac Balsam	6,78			
263,75	Porte de garde—Lac Balsam				
265,89	Pont dormant no 39—Chemin Victoria	6,78			
268,43	Pont surélévé no 40—Chemin du Portage	7,39			
270,14	Porte de garde				

(Lac Balsam—Point de partage: 256,34 m au-dessus du N.M.M.)

Embranchement (Du lac Sturgeon à Port Perry)

Voie navigable Trent-Severn — Distances et généralités (Suite)

Distance de Trenton en km	Ouvrage, situation, etc.	Dimension des écluses				
		Hauteur libre entre des ponts Mètres	Longueur entre chardonnets Mètres	Largeur minimale Mètres	Tirant d'eau normal Mètres	Chute moyenne Mètres
58,22	Pont no 15—Route—Tourmant					
58,75	Chutes Healey—Écluses nos 16 et 17— Écluses à deux sas					
59,76	Pont dormant	6,71	46,94	9,75	2,44	16,46
69,77	Pont no 17—Pont Trent—Pont dormant	6,71				
82,27	Hastings—Écluse no 18		46,94	9,75	2,44	2,74
82,32	Pont no 18—Route—Tourmant					
83,59	Pont no 19—CN—Tourmant					
91,72	Entrée dans le lac Rice					
111,03	Embouchure de l'Otonabee					
123,18	Pont no 20—Bensfort—Pont dormant	7,75				
129,29	Pont no 21—Pointe Wallace—Pont dormant	7,75				
140,59	Pont dormant	7,75				
142,79	Scott's Mills—Écluse no 19		37,18	9,75	1,83	2,44
142,94	Pont no 22—Pont dormant	6,71				
143,11	Pont no 23—CN—Tourmant					
144,03	Ashburnham—Écluse no 20		36,57	9,75	1,83	3,66
114,19	Pont no 24—Rue Maria—Tourmant					
144,37	Pont no 25—CP—Tourmant					
<i>Pour naviguer entre le lac Ontario et l'écluse no 19, il faut donner un avis de douze (12) heures si l'embarcation a un tirant d'eau de plus de 1.83 m</i>						
144,98	Peterborough—Écluse no 21—Écluse hydraulique		42,36	9,75	1,83	19,81
145,75	Pont no 26—Chemin de Norwood—Surelévé	7,21				
146,44	Pont no 27—Chemin de Warsaw—Route—Tourmant					
146,48	Porte de garde					
150,04	Pont dormant	6,71				
150,05	Porte de garde—Nassau					
150,18	Pont no 28—CN—Tourmant					
151,66	Nassau Mills—Écluse no 22		36,57	9,75	1,83	4,27
152,61	Otonabee—Écluse no 23		36,57	9,75	1,83	3,66
155,09	Douro—Écluse no 24		36,57	9,75	1,83	3,05
156,55	Sawyer Creek—Écluse no 25					

5.7 Voie navigable Trent-Severn — Distances et généralités

Distance de Trenton en km	Ouvrage, situation, etc.	Dimension des écluses					Chute moyenne Mètres
		Hauteur libre des ponts Mètres	Longueur entre chardonnets Mètres	Largeur minimale Mètres	Tirant d'eau normal Mètres		
(Lac Ontario—Niveau moyen, 74,95 m au-dessus du niveau moyen de la mer; étiage normal, 74,07 m au dessus du N.M.M.)							
0,00	Entrée dans la baie de Quinte						
0,00	Pont no 1—Rue Dundas, Trenton—Route—Tournant						
0,51	Pont dormant	7,80					
0,58	Pont no 2—CN—Tournant						
1,38	Pont no 3—CP—Surélevé	13,21					
2,80	Pont no 4—CN—Surélevé	9,30					
2,86	Trenton, Ecluse no 1		46,94	9,75	2,44	5,36	
3,60	Pont no 4A—Route—Surélevé	7,47					
3,88	Sydney—Ecluse no 2		46,94	9,75	2,44	6,10	
5,95	Pont no 5—Glen Miller—Pont dormant	6,71					
6,20	Glen Miller—Ecluse no 3		46,94	9,75	2,44	8,23	
8,29	Batawa—Ecluse no 4		46,94	9,75	2,44	5,49	
10,27	Trent—Ecluse no 5		46,94	9,75	2,44	5,49	
11,68	Frankford—Ecluse no 6		46,94	9,75	2,44	4,88	
12,25	Pont no 6—Frankford—Pont dormant	6,71					
12,89	Barrage de secours						
22,24	Glen Ross—Ecluse no 7		46,94	9,75	2,44	3,05	
22,29	Pont no 7—Glen Ross—Route—Tournant						
22,46	Pont no 8—CN—Tournant						
40,65	Percy Reach—Ecluse no 8		46,94	9,75	2,44	5,97	
42,50	Meyers—Ecluse no 9		46,94	9,75	2,44	4,88	
45,04	Haigues Reach—Ecluse no 10		46,94	9,75	2,44	7,32	
47,76	Chutes Ranney—Écluses nos 11 et 12—Écluses à deux sas		46,94	9,75	2,44	14,63	
47,87	Pont no 11—Route—Tournant						
49,51	Pont no 13—CN—Surélevé	8,74					
50,09	Pont no 14—Campbellford—Pont dormant	6,71					
51,76	Campbellford—Ecluse no 13		46,94	9,75	2,44	7,01	
54,23	Crowe Bay—Ecluse no 14		46,94	9,75	2,44	7,62	
58,19	Chutes Healey—Ecluse no 15		46,94	9,75	2,44	6,64	

No 2025	De Bobcaygeon au lac Simcoe	\$9.50
No 2026	Lac Scugog et rivière Scugog	\$7.50
No 2028	Lac Simcoe et lac Couchiching	\$7.50
No 2015	Lac Simcoe	\$6.00
Échelle : 1 pouce = 1 mille		
No 2029	De l'écluse no 42 à terre	\$7.50
No 2202	De Port Severn à Parry Sound	\$11.00

5.2 Tempêtes—Lac Simcoe et Couchiching

Les tempêtes soudaines sont fréquentes sur les lacs Simcoe et Couchiching. Les navigateurs doivent être particulièrement prudents et vigilants. Les plaisanciers qui veulent visiter ces lacs peuvent se renseigner sur les conditions de navigation en s'adressant au personnel des écluses 41 et 42 ou aux préposés du port de plaisance, près d'Atherley Narrows. Pour plus de renseignements concernant la météo, écoutez : Bande de fréquence maritime 161.9.

5.3 Ber roulant de Big Chute

Le nouveau ber peut recevoir les navires de 35 m de long et de 7,3 m de large, ayant un déplacement de 100 tonnes et un tirant d'eau de 183 cm.

Les propriétaires de bateaux dont la coque a une forme particulière doivent communiquer avec le bureau de la voie navigable Trent-Severn.

5.4 Le chenal en aval de Big Chute, km 374

Le chenal serpente en aval du ber roulant de Big Chute, et le déversement considérable qui provient de la centrale d'énergie produit un renvoi de courant en bas du ber roulant, particulièrement lorsque le débit est au-dessus de la normale. Les plaisanciers qui empruntent ce chenal pour la première fois doivent avancer lentement et avec précaution. Ceux qui descendent demanderont des instructions aux conducteurs de ber.

A Little Chute, environ 3 km en aval de Big Chute, le chenal est très étroit et le courant très fort; les navigateurs doivent avancer avec précaution.

5.6 Lacs Canal et Mitchell

Les plaisanciers doivent faire preuve de prudence sur les lacs Canal et Mitchell car de nombreuses souches et des billes peuvent se détacher des rives et flotter, à demi-submergées, dans les chenaux.

CHAY-FM	93.1	Barrie
CKBB	950	Barrie
CJBC	800	Belleville
CKCB	1400	Collingwood
CKWS	960	Kingston
CFRG	1490	Kingston
CKLC	1380	Kingston
CKLY	910	Lindsay
CKMP	1230	Midland
CKAN	1480	Newmarket
CFOR	1570	Orillia
CKAR	1350	Oshawa
CFBQ	1340	Parry Sound
CHEX	980	Peterborough
CKPT	1420	Peterborough
CBL	740	Toronto
CFRB	1010	Toronto
CHIN	1540	Toronto
CHUM	1050	Toronto
CKEY	590	Toronto
CKFH	1430	Toronto
CFTF	680	Toronto
CJBC	860	Toronto (française)

5.5 Postes de radio

La liste suivante comporte les stations radiophoniques de langue anglaise (à l'exception de CJBC 860 qui est d'expression française) dont on peut capter les émissions. Les navigateurs peuvent ainsi se renseigner sur les conditions météorologiques.

Poste

Fréquence Emplacement

5.1 Cartes marines

On peut acheter ces cartes ou les com-	
mander aux bureaux de la voie navigable	
Trent-Severn, Ashburnham Drive, C.P. 567,	
Peterborough, Ontario, K9J 6Z6 de même	
qu'au Bureau de distribution des cartes	
marines (voir 2.7). Un chèque ou mandat	
de poste en monnaie canadienne, à l'ordre	
du Receveur général du Canada, doit être	
inclus. Les tarifs étaient en vigueur en juin,	
1982. Elles sont aussi en vente aux endroits	
suivants :	
Bureau du maître-éclusier, écluse no 1,	
Trenton (Ontario)	
Bureau de la voie navigable Trent-Severn,	
Kirkfield (Ontario)	
Bureau du maître-éclusier, écluse de Port	
Severn, Port Severn (Ontario)	
Canal Murray, de la baie	\$6
de la Presqu'île à Trenton	
No 2069 Baie de Quinte	\$6
No 2021 De Trenton à l'écluse de	
Healey Falls	\$9.50
No 2022 De l'écluse de Healey Falls	\$9.50
à Peterborough	\$9.50
No 2023 De Peterborough à Buckhorn,	
y compris le lac Stony	\$9.50
No-2024 De Buckhorn à Bobcaygeon,	
y compris le lac Chemung	\$11.00

La distance entre le lac Ontario et la baie
Georgienne en empruntant la voie naviga-
ble Trent-Severn est d'environ 386 km. Le
parcours comporte 43 écluses et un ber-
roulant. Le passage par chacune des éclu-
ses prend normalement de 15 à 20
minutes. La longueur totale des chenaux
artificiels est d'environ 53 km; le reste du
parcours, soit 333 km, suit les chenaux
améliorés des lacs et des rivières.

Le tirant d'eau, tel que décrit sur les car-
tes nautiques canadiennes de la Voie navi-
gable Trent-Severn, constitue la profon-
deur d'eau dans le chenal. Les navigateurs
devront se servir de leur jugement pour
savoir si la profondeur du chenal est suffi-
sante pour le tirant d'eau de leur navire.

La voie navigable Trent-Severn
Du lac Ontario jusqu'à la baie Georgienne
la voie navigable Trent-Severn décrit une
ligne sinueuse à travers des terres parmi
les plus belles du Canada.

L'histoire du canal remonte à 1825, lors-
que le *Colonial Office* de Londres a confié
au loyaliste Peter Robinson la tâche
d'amener vers le Haut-Canada des immi-
grants irlandais qui souffraient de la faim.
Ces colons arrivaient en grand nombre
dans la vallée de la Trent.

À mesure qu'ils pénétrèrent à l'intérieur des
terres, il devint de plus en plus néces-
saire d'achever la construction d'un canal.
Il faut en effet faciliter les déplacements
et la croissance des villages le long du
cours d'eau. On accède aux demandes des
colons avec la construction d'une écluse
de bois à Bobcaygeon. Les travaux sur le
canal, exécutés de façon sporadique,
s'éternisent au milieu de difficultés nom-
breuses pendant 85 ans. Enfin le 12 juillet,
1920, le bateau *Irene* est le premier à tra-
verser le canal du lac Ontario à la baie
Georgienne. Le voyage a pris neuf jours.

La voie navigable Trent-Severn, Ontario

C'est en 1904 qu'a lieu l'inauguration de
l'écluse hydraulique de Peterborough, con-
sidérée alors comme un ouvrage parmi les
plus avant-gardistes au monde. Même au-
jourd'hui, cette écluse, dont la chute est
de 20 m, est la plus élevée du monde.
Cette voie navigable, qui passe en plein
cœur de la région de villégiature de
l'Ontario, s'est transformée en parcours
panoramique pour les embarcations de
plaisance, un attrait touristique important.

à l'époque.



La voie navigable
L'ent. Severn

Chapitre 5

4.4 Renseignements généraux

4.7 Amarrages

Les navires de plaisance se dirigeant vers l'amont devront amarrer au coin du quai nord-est où se trouve une enseigne et une lumière bleue. Se servir du téléphone pour obtenir des instructions. Pour les navires se dirigeant vers l'amont, le quai sud-est, à bâbord, constitue le quai d'approche et d'amarrage en attendant l'éclusage. Pour les navires se dirigeant vers l'aval, le quai nord-ouest, à bâbord, est le quai d'approche et d'amarrage en attendant l'éclusage. Les amarrages aux quais nord-est et sud-ouest ne doivent se faire que selon les instructions du maître-écluser.

Longueur	1,93 km
Largeur moyenne	46 m
Nombre d'écluses	1
Longueur de l'écluse	274,3 m
Chute totale	5,79 m
Tirant d'eau normal	4,6 m
Dimensions maximales du navire	236,8 m (longueur) 18 m (largeur) 33,5 m (mât)

Ponts

1. pivotant, chemin de fer international, hauteur libre au-dessus de la tête	4,6 m
2. Autoroute internationale, hauteur libre	36,6 m

4.5 Limite de vitesse

Une limite de vitesse de 10 km/h (6 m/h) est en vigueur entre les quais d'approche amont et aval du canal.

4.6 Quais d'approche

La profondeur du chenal d'approche est du canal canadien va de 5,5 m à 6,1 m; on y trouvera des bouées et deux lumières à 46°31'N, 84°21'O au nord de l'entrée est du canal alignées à 322°30'. Celles-ci mènent à partir de leur intersection avec les lumières de Bayfield Rock jusqu'à l'entrée aval du canal.

Du côté est du chenal, on aperçoit un hôtel de neuf étages de même que l'Hôtel de ville à environ 550 m au sud-est du quai sud-est.

Au sud du quai de l'Algoma Steel Corporation, on trouve des bouées et des lumières à l'approche ouest du chenal.

4.3 Services de radio

La présente liste est destinée à informer les propriétaires de navires commerciaux, qui doivent avoir un appareil radio VHF à bord, et les plaisanciers, qui en bénéficieront également, des postes du service radio VHF, général et local qui diffusent des renseignements sur les conditions météorologiques et sur d'autres sujets d'intérêt local.

(iii)		VHF fréquence		Poste	Canal	Fonction
156.8	MHz	16	appels de détresse, ressource	WSMM-FM	99.5	Sault Sainte Marie, Ontario
156.7	MHz	14	postes canadiens en opération	WSOO	1230	Sault Sainte Marie, Ontario
156.6	MHz	12	postes américains en opération	WSUE-FM	101.5	Sault Sainte Marie, E.U.

1050	CFTN	Sault Sainte-Marie	Ontario
730	CJNR	Blind River	Ontario
1240	CJWA	Wawa	
920	CKCY	Sault Sainte-Marie	Ontario
1340	CKNR	Elliot Lake	Ontario
930	CKNS	Espanola	
100.5	CHAS-FM	Sault Sainte Marie,	Ontario
104.3	CJQM-FM	Sault Sainte Marie,	Ontario
99.5	WSMM-FM	Sault Sainte Marie,	Ontario
1230	WSOO	Sault Sainte Marie,	Ontario
101.5	WSUE-FM	Sault Sainte Marie,	E.U.

(iii)
Lettres d'appel
des canaux
maritimes locaux

VDX23 (Canal canadien)	Navigation sur le Canal de Sault Sainte-Marie	Poste de contrôle no 8	Garde côtière canadienne	Garde côtière américaine	SOO Control	WUD31
---------------------------	---	---------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-------------	-------

Falls aux canaux
Canaux de St. Mary's
américaine
Garde côtière
américaine
Garde côtière
canadienne

16 VHF et 51 AM

(iiii)
Poste
Fréquence Emplacement

Cartes de la rivière Saint Mary's (États-Unis) 14882—De la baie Whitefish à Sault Sainte-Marie 14883—De Sault Sainte-Marie à l'île Saint-Joseph 14884—De l'île Saint-Joseph à l'île Drummond 2288 — Chenal Saint-Joseph 2295 — De la baie Meldrum à l'île Saint-Joseph

Cartes canadiennes: \$7 \$7 \$6 \$6

On peut aussi se procurer des cartes marines de la rive nord du lac Supérieur et des rives ouest du lac Huron et de la baie Georgienne auprès de l'Édifice administratif du canal Sault Sainte-Marie de même qu'au bureau de distribution des cartes marines (voir 2.7).

4.2 Quais d'amarrage

On retrouve des quais d'amarrage à chaque extrémité du canal, de même qu'une rampe de mise à l'eau à l'extrémité nord-ouest de l'île Saint Mary's. Au sud du canal, on retrouve quatre écluses plus grandes sous la juridiction du gouvernement américain.

D'une longueur de 1,93 km, la partie canadienne du canal Sault Sainte-Marie relie les eaux du lac Supérieur en aval vers le lac Huron. Il sectionne l'île Saint Mary's en longueur, celle-ci étant située près de la rive nord de la rivière Saint Mary's. L'écluse mesure 274,32 mètres de long sur 18,29 mètres de large; sa chute est de 5,79 mètres et la profondeur de ses eaux est de 5,56 mètres au sésil. Il s'agit de la seule écluse commerciale importante de la Voie maritime du Saint-Laurent qui relève de Parcs Canada. La hauteur libre en-dessous du Pont international, situé à l'ouest de l'écluse, est de 37,79 m à l'étiage. Il y a aussi un pont tournant du CP un peu à l'ouest du Pont international.

4.1 Cartes marines

On peut acheter toute l'année des cartes du réseau de la rivière Saint Mary's et des canaux affluents. S'adresser au Directeur, Parcs Canada, Canal du Sault Sainte-Marie, rue Huron, Sault Sainte-Marie, Ontario P6A 1P0. Un chèque ou mandat de poste en monnaie canadienne, à l'ordre du Receveur général du Canada, doit être inclus. Les tarifs étaient en vigueur en juin, 1982.

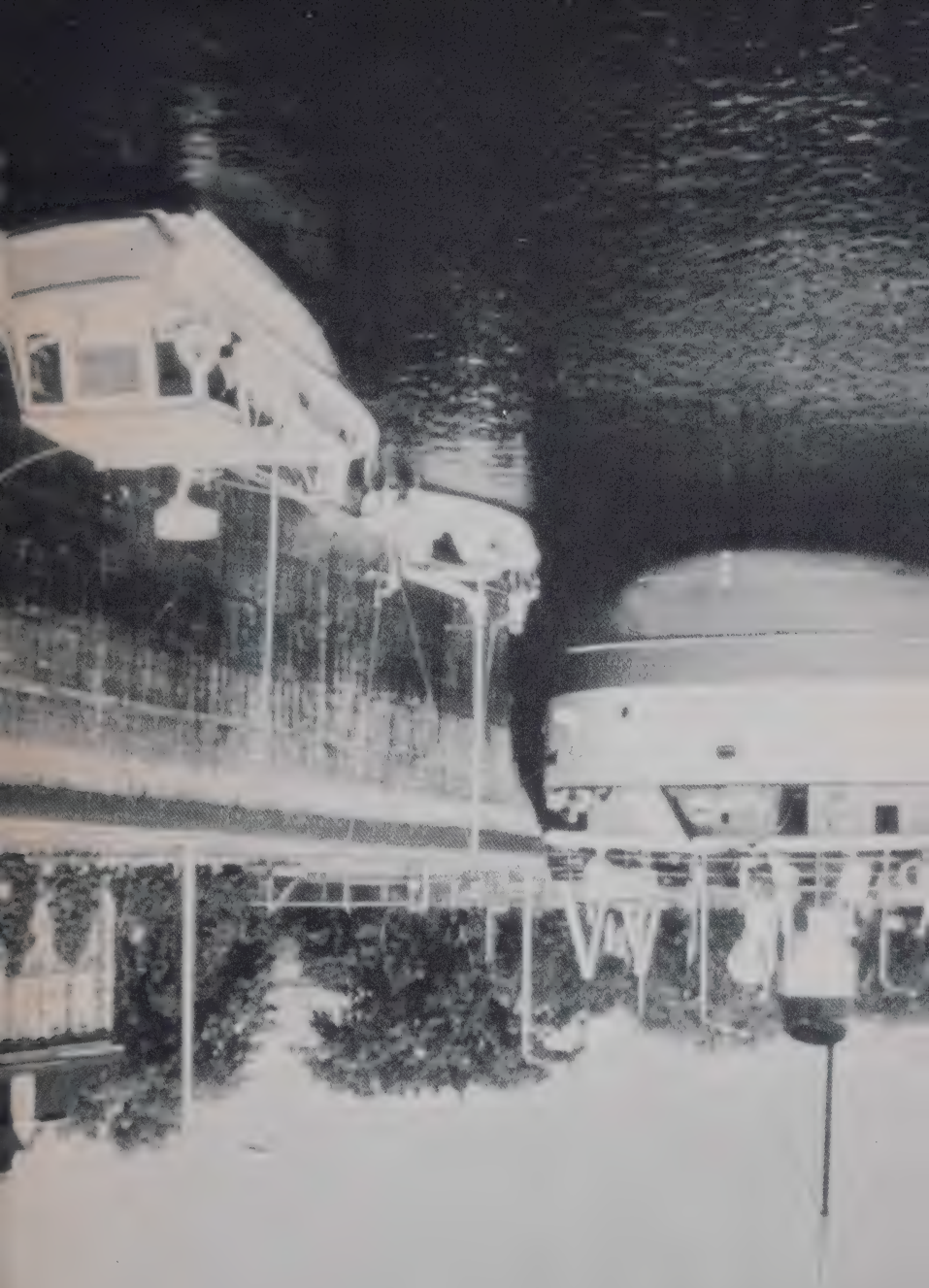
Le canal Sault-Ste-Marie
Entrepris en 1887 et achevé en 1895, le canal Sault-Ste-Marie relie le lac Supérieur au lac Huron en territoire canadien.

Il y a presque 200 ans Gøther Mann, un membre du Corps royal des ingénieurs, suggéra que soit construit un canal permettant d'éviter les rapides turbulents de la rivière Saint Mary's et, dix ans plus tard, en 1798, on achevait le premier canal Sault-Ste-Marie.

Construit par la Compagnie du Nord-ouest, une entreprise montrealaise de traite des fourrures, le canal ne devait servir qu'aux canots et aux petits bateaux. Il facilita quand même de beaucoup le transport des marchandises entre les bateaux de la compagnie naviguant sur les deux lacs. Il fut détruit en 1814 par les Américains.

Une exposition de cartes, photographies, et artefacts, reliée à l'histoire du canal, se trouve dans l'édifice administratif.

Le canal Sault Sainte-Marie, Ontario



Le canal Sault
Sainte-Marie

Chapitre 4

18,83	Entrée—Rivière Richelieu (extrémité de la jetée de direction)	
* 18,86	Treuil pour abaisser et lever les mâts	
18,96	Extrémité amont du quai	
	Chute totale	
* Disponible durant les heures de service		
		24,38

3.6 Canal Chamby — Distances et généralités

Distance de Chamby en km	Ouvrage, situation, etc.	Dimension des écluses				
		Longueur entre chardonnets totale	entre utile	Largeur minimale Mètres	Tirant d'eau normal Mètres	Chute Mètres
*0.00	Entrée—Bassin de Chamby (extrémité extérieure du jetée de direction) Treuil pour abaisser et lever les mâts					
0.19	Écluse no 1	38,35	34.00	7.09	1.98	4.72
0.23	Écluse no 2	38,38	33.98	7.09	1.98	2.96
0.27	Écluse no 3	38,40	34.02	7.05	1.98	2.99
0.29	Pont no 1—Tournant—Rue Bourgogne, Chamby					
1.16	Écluse no 4	36,73	34.07	7.04	1.98	2.19
1.35	Écluse no 5	36,78	34.03	7.21	1.98	2.44
1.50	Écluse no 6	36,78	34.28	6.97	1.98	2.50
1.74	Pont no 2—position ouverte—rue de l'Église, Chamby					
2.03	Écluse no 7	36,78	34.20	7.09	1.98	2.26
2.09	Pont—boulevard Périgny, Chamby—Hauteur libre 8,84 m					
2.43	Pont du CN—Canton de Chamby—Tournant					
2.57	Écluse no 8	38,35	34.07	7.21	1.98	2.74
2.59	Pont no 3 (Mark's)—Roulant					
3.43	Pont no 4—Tournant—Chemin de ferme					
4.44	Pont no 5—Tournant—Chemin de ferme					
5.34	Viaduc surélevé, Hauteur libre 9,14 m, Autoroute 10					
6.03	Pont no 7—Tournant—Route					
8.96	Pont no 9—Île Sainte-Thérèse—Tournant—Route					
13.39	Pont no 10—Île Sainte-Thérèse—Tournant—Route					
15.45	Siphon					
15.70	Pont surélevé—Route—Hauteur libre 8,84 m, Autoroute 35					
17.91	Écluse no 9	36,75	34.06	7.12	1.98	1.58
18.07	Pont du CP à Saint-Jean—Tournant					
18.52	Pont no 12 (Gouin) à Saint-Jean—À bascule—Route					

Ce canal permet d'éviter les rapides situés entre Chambly et Saint-Jean. Les écluses fonctionnent manuellement et le canal est éclairé à l'électricité. Il y a 35,4 km de Saint-Jean à la frontière des Etats-Unis. Un treuil permet d'abaisser et de lever les mâts des voiliers à l'entrée et à la sortie du canal.

Longueur	805 m
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	57,3 m sur 13,72 m
Chute totale	19,81 m
Tirant d'eau normal	2,74 m
Largeur du canal au fond	13,72 m à 15,24 m
Largeur du canal au plan d'eau	13,72 m à 24,38 m
Hauteur libre minimale	12,8 m (pont de l'écluse)

3.5 Route du Richelieu	
Longueur	240 m
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	103,3 m par 13,72 m
Tirant d'eau normal	3,66 m
Chute totale	1,52 m
Hauteur libre minimale	Aucune restriction
L'éclairage et la manœuvre de l'écluse se font à l'électricité.	
De l'écluse de Saint-Curs à l'extrémité du canal Chambly, la distance est de 51,5 km et le tirant d'eau normal est de 3,66 m. La hauteur libre minimale sous le pont de la route transcanadienne à 3,2 km en aval de Beloeil est de 15,24 m.	
Près de l'écluse se situe une rampe de mise à l'eau pour les petites embarcations.	
Longueur du canal	18,96 km
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses:	
Ecluses à sas	n°s 1 à 8
Largeur de 6,97 m à 7,42 m	
Longueur de 36,73 m à 38,4 m	
Ecluse de sûreté	N° 9 à Saint-Jean
Chute totale	24,38 m
Tirant d'eau normal	1,98 m
Largeur du canal au fond	11 m
Largeur du canal au plan d'eau	18,29 m
Hauteur libre minimale	8,84 m (pont-route surélevé)

L'une de ses écluses, à l'extrémité est, près du port, est remplie en permanence et fermée à la circulation. De plus, tous les ponts tournants ont été fixés en place. Il résulte de tout cela que seules les petites embarcations, sans moteur, peuvent circuler sur le canal. Celui-ci fait environ 4,27 m de profondeur et 13,7 km de longueur.

Le Canal de Lachine traverse la partie sud-est de l'île de Montréal, entre le lac Saint-Louis et le port de la métropole. Ce canal est très différent des autres canaux du réseau.

3.4 Le Canal de Lachine

Note: Un quai flottant est installé dans l'écluse et en réduit la largeur à 12 m. Toutefois il peut être enlevé pour permettre l'accès aux plus gros navires.

L'écluse, dotée d'un mur de chute vertical à l'extrémité aval et de portes sectorielles à l'extrémité amont, fonctionne à l'électro-cité. L'écluse renferme également quatre bornes d'amarrage flottantes. Entre le canal Carillon et l'extrémité du canal Rideau, la hauteur libre minimum est de 12,8 m sous le pont Perley à Grenville.

Longueur	805 m
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	57,3 m sur 13,72 m
Chute totale	19,81 m
Tirant d'eau normal	2,74 m
Largeur du canal au fond	13,72 m à 15,24 m
Largeur du canal au plan d'eau	13,72 m à 24,38 m
Hauteur libre minimale	12,8 m (pont de l'écluse)

3.3 Route de l'Outaouais

Des billets à la dérive ou submergés peuvent être dangereux pour les embarcations, en particulier celles qui sont rapides. Les navigateurs doivent donc être vigilants en tout temps.

Le canal Sainte-Anne

La distance entre le canal Sainte-Anne et le canal Carillon est de 83,2 km. Près de l'écluse se situe une rampe de mise à l'eau pour les petites embarcations.

Longueur du canal	600 m
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	60,96 m sur 13,72 m
Chute totale	91 cm
Tirant d'eau normal	2,74 m
Hauteur libre, avec seuil aval	2,74 m d'eau au
	12,62 m

En aval du canal Sainte-Anne, il existe un chenal artificiel (barrage de Baker) mesurant 366 m de longueur sur 36,6 m de largeur, situé à 800 m en aval de l'écluse et des rapides, à travers les hauts-fonds.

Le canal Carillon

Le canal Carillon remplace les anciens canaux Carillon et Grenville. La distance entre le canal Carillon et l'entrée du canal Rideau à Ottawa est de 109,5 km.

3.1 Cartes marines

On peut se procurer à Montréal des cartes marines des eaux des rivières Richelieu et des Outaouais en s'adressant aux maisons suivantes : Kelvin & Hughes (Canada) Ltd., 401, rue McGill; Harrison Company, 1448 ouest, rue Sainte-Catherine; Gabriel Aero-Marine Instruments Ltd., 351 ouest, rue Saint-Paul.

On peut aussi commander ces cartes par la poste, en y incluant le montant nécessaire. Il suffit d'écrire au : Bureau de distribution des cartes marines (voir 2.7).

Tarifs en vigueur en juin, 1982.

Cartes de la rivière des Outaouais

1511—D'Ottawa à Carillon	\$9.50
1510—Lac des Deux-Montagnes	\$7.50
1540—Du Lac St-Louis à Carillon	\$6.00
<i>Cartes de la rivière Richelieu</i>	
1325—De Sorel au pont de Beloeil	\$6.00
1326—Du bassin de Chambly au lac Champlain	\$6.00

3.2 Postes de radio

La liste suivante indique les postes radio-phoniques dont on peut capter les émissions. Les navigateurs peuvent ainsi obtenir les prévisions de la météo.

Poste	Fréquence	Emplacement
CFCF	600	Montréal
CFG-LFM	105.7	Laval (Française)
CFO-RFM	92.5	Montréal
CHRS	1090	Longueuil (Française)
CITE-FM	107.3	Montréal (Française)
CJAD	800	Montréal
CJFM-FM	95.9	Montréal
CJMS	1280	Montréal (Française)
CKMF-FM	94.3	Montréal (Française)
CKAC	730	Montréal (Française)
CKGM	980	Montréal
CKLM	1570	Laval (Française)
CKOI-FM	96.9	Verdun (Française)
CKVL	850	Verdun (Française)

Le Canal de Lachine

Situé dans la zone sud-ouest de l'île de Montréal, le Canal de Lachine a permis aux navires de naviguer sur le Saint-Laurent de 1825 à 1959 entre le port de Montréal et le lac Saint-Louis, en évitant les rapides de Lachine.

Les premiers travaux de canalisation remontent à 1821. Cette année-là, 500 hommes entreprirent de creuser une première tranchée de 14,5 m de largeur le long de laquelle furent installées sept écluses. Ils travaillèrent ainsi jusqu'en 1825. Le tracé de ce premier canal correspondait en grande partie à celui que l'on peut observer aujourd'hui.

Des modifications apportées en 1848 et en 1880 ainsi que quelques travaux effectués au cours du XIX^e siècle, lui ont donné ses dimensions actuelles: 4,27 m de profondeur, de 82 à 91 m de largeur et une longueur de près de 13,7 m. Le nombre d'écluses est aujourd'hui de cinq.

Au début du XIX^e siècle, le Canal de Lachine a favorisé le développement de la plus grande concentration industrielle au Canada en raison de la proximité du port de Montréal, des possibilités qu'il offrait pour le transport des marchandises et de la possibilité d'utiliser son eau à des fins industrielles. Mais l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 mit fin à la navigation sur le canal. Les ponts mobiles furent fixés et les écluses rendues inopérantes.

De nos jours, ce canal joue un rôle récréatif de plus en plus important dans la région. Une piste cyclable en longe le parcours et devient, pendant l'hiver, une piste de ski de randonnée très prisée des Montréalais. Des installations de pique-nique s'y trouvent également, et certaines parties du canal se prêtent bien au canotage. Durant l'hiver on y aménage une patinoire.

Dès 1816, une écluse avait été construite entre l'île Perrot et la terre ferme. Mais cette écluse appartenait à une compagnie privée qui chargeait un prix élevé à ses usagers. Les marchands présentèrent de nombreuses pétitions à la législature du Bas-Canada et obtinrent finalement qu'on construise une seconde écluse, réalisée entre 1840 et 1843.

Toute en pierres de taille, cette écluse était mal conçue et présentait un chenal peu profond et très sinueux. En 1882, une meilleure écluse parallèle à la première fut installée. D'une profondeur de 2,7 m, elle mesurait 61 m de longueur sur 14 m de largeur.

Le canal Chamblly

L'ouverture du canal Chamblly marqua le début d'une activité économique considérable sur la rivière Richelieu. Venues d'aussi loin que Bytown, la future capitale du pays, des cages à bois de 18 m de longueur franchissaient quotidiennement ses écluses en direction des marchés des Etats-Unis. Goélettes, petits voiliers et plus tard les bateaux à aubes s'y succédaient, chargés de bois, de céréales, de charbon, de fer et autres marchandises. Le commerce local et international florissait. La concurrence des autres moyens de transport et l'affaiblissement du marché du bois diminuèrent peu à peu son importance économique. Aujourd'hui, le canal Chamblly est encore tout bourdonnant de vie, mais ce sont les plaisanciers qui le sillonnent.

Composé de neuf écluses qui jalonnent son tracé entre Chamblly et Saint-Jean le canal Chamblly permet une ascension totale de 22 m sur une distance de 19 km. La plupart des écluses sont encore actionnées à la main.

L'écluse Saint-Ours

Réalisée avec la machinerie et les équipements qui avaient servi à creuser et construire le canal Chamblly, l'écluse Saint-Ours fut ouverte en 1849 pour contribuer à rendre navigable la rivière Richelieu sur toute sa longueur et insuffler ainsi une nouvelle vie au commerce nord-sud.

Avec le canal Chamblly, l'écluse Saint-Ours a joué au siècle dernier un rôle de premier plan dans le commerce entre les Etats-Unis et le Canada, permettant le passage de cargaisons de bois, de charbon, de foin, de farine, de fer, de cuivre, etc. Elle facilita et servit également beaucoup le commerce régional. Son importance dans le développement de l'économie canadienne a été déterminante.

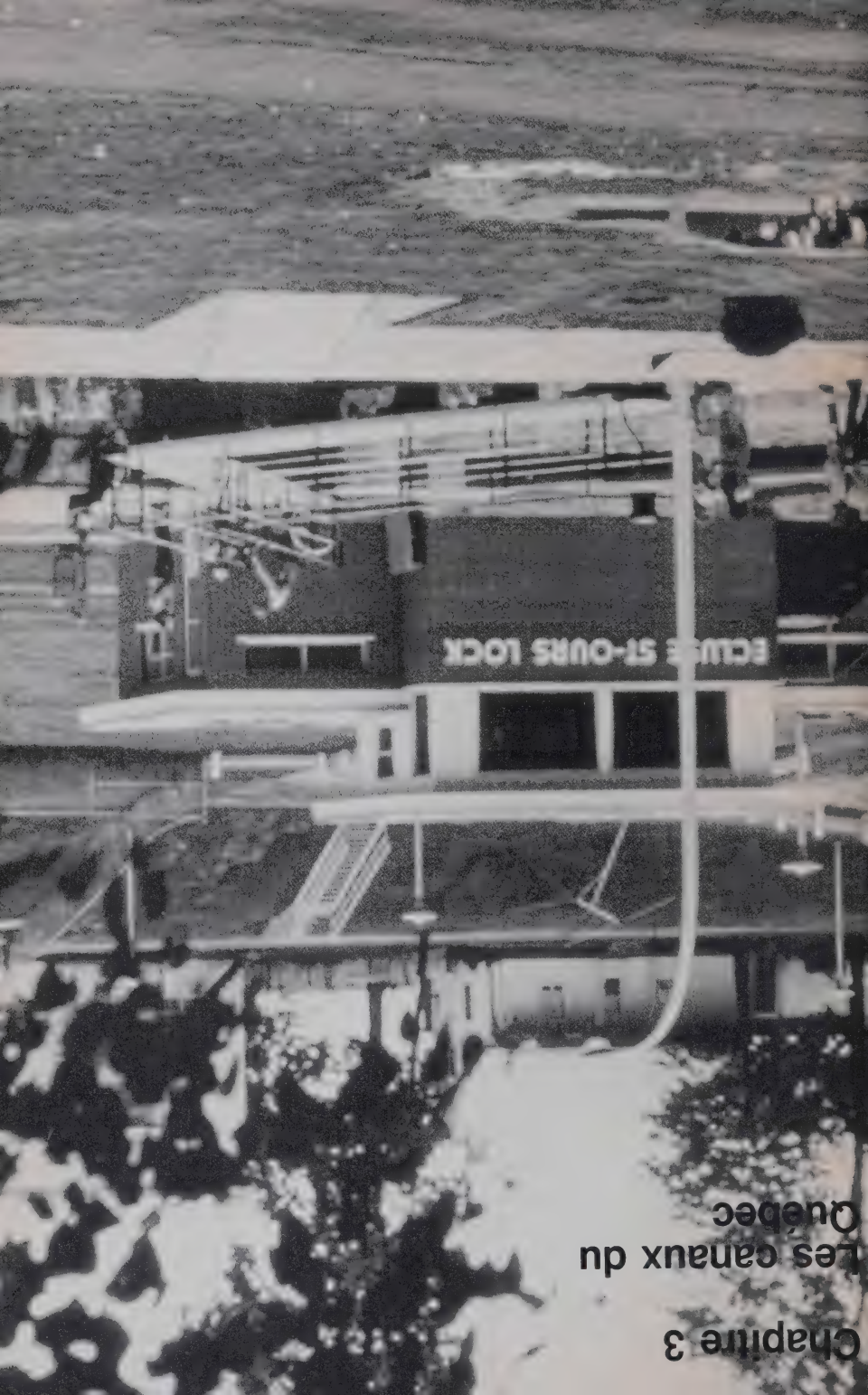
De nos jours, elle sert surtout aux plaisanciers qui peuvent, grâce à elle, rallier le Saint-Laurent à partir du lac Champlain aux Etats-Unis et vice-versa.

L'écluse Carillon

L'écluse Carillon est une imposante construction de béton, érigée entre 1960 et 1963, qui à elle seule accomplit le travail de 10 écluses. L'écluse mesure 57 m sur 14 m et permet de franchir une dénivellation de 20 m en une seule opération. Les premiers travaux de consolidation à cet endroit remontent à 1825. Des vestiges de ce premier canal sont encore visibles aujourd'hui.

Afin d'assurer l'approvisionnement militaire entre Montréal et Kingston dans l'éventualité d'un blocus américain sur le Saint-Laurent, les Britanniques avaient décidé de creuser une série de canaux sur la rivière qui devait maintenir les liaisons entre le Haut et le Bas-Canada en cas de guerre entre les colonies anglaises et les Etats-Unis se révéla inutile: l'époque des guerres entre ces deux voisins était révolue.

Le canal Carillon servit donc au commerce plutôt qu'à la guerre, et notamment au transport du bois des forêts de la vallée de l'Outaouais.



Chapitre 3 Les canaux du Québec

2.17 Feux de navigation

Dés feux de navigation rouges et verts ont été installés à plusieurs écluses pour régler la circulation des navires. Aucun navire ne doit dépasser la limite d'approche si le feu vert n'est pas allumé. Un feu rouge clignotant indique qu'on prépare le niveau de l'écluse pour votre navire.

2.18 Appels de détresse

On peut faire des appels sur les ondes du canal 16 du service de radio maritime (156,8 MHz), ou sur les ondes du canal 9 du service de radio général CB (SRG). Le ministère des Communications indique trois priorités pour les appels de détresse.

Priorité des communications

Détresse.—Un signal de détresse

MAYDAY indique que la station qui transmet le signal

1) est menacée d'un danger grave et imminent et demande une assistance

immédiate, ou

2) sait qu'un navire, un aéronef ou un autre véhicule est menacé par un danger grave et imminent et demande

une assistance immédiate.

Urgence.—Un signal d'urgence PAN indique que la station qui appelle a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, d'un aéronef ou de tout autre véhicule, ou d'une personne à bord, ou d'une personne à portée de vue.

Sécurité.—Le signal de sécurité

SECURITE indique que la station qui appelle est sur le point de transmettre un message concernant la sécurité de la navigation ou donnant un avertissement météorologique important.

*(voir aussi 3.3(ii)).

2.19 Saison de navigation

Les dates d'ouverture et de fermeture varient d'une année à l'autre. La saison de navigation en général s'étend de la mi-mai à la mi-octobre.

2.16 Plantes aquatiques

En plusieurs lieux adjacents aux chenaux de navigation, les plantes aquatiques sont très denses durant l'été. Pour ne pas avoir d'ennuis avec leurs prises d'eau et leurs hélices, les conducteurs d'embarcations feraient bien d'avancer avec précaution s'ils s'écartent du chenal balisé.

2.15 Campeurs

Il est en général permis de camper sur les terrains de réserve des canaux sauf au canal Chambly. Les campeurs ne peuvent séjourner plus de 48 heures à une station d'écluse et ils doivent avoir la permission du maître-écluser. Ce dernier émettra un permis et les campeurs devront se conformer aux règlements établis et obéir aux directives du maître-écluser.

2.14 Pollution

Le problème de la pollution des eaux des canaux historiques devient plus aigu chaque année. Les navigateurs sont priés d'aider à résoudre ce problème en utilisant les poubelles et toilettes aux stations d'écluse.

2.13 Installations pour les voiliers

La plupart des écluses n'offrent pas de treuils pour lever ou abaisser les mâts des voiliers; toutefois, il s'en trouve dans certains ports de plaisance et aux extrémités du canal Chambly.

2.12 Prises de courant

Il n'y a pas de prises de courant pour les navires, aux écluses, aux ponts, ou aux bâtiments de service de Parcs Canada, situés à proximité du canal.

2.11 Prévention des incendies

Pendant le sassement, à l'exception du canal Sault Sainte-Marie, il est interdit aux plaisanciers de fumer, de laisser le moteur tourner au ralenti, d'utiliser des appareils à combustion externe ou de remettre leur moteur en marche avant que le maître-écluser ne le leur permette.

2.5 Permis de navires
Le Règlement sur les canaux historiques
 précise que tous les navires canadiens, autres que canots et esquifs dépourvus de voile ou de moteur, doivent être munis d'un permis émis en vertu du Règlement sur les petits bâtiments ou imatriculés selon les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada. Les navires d'autres pays doivent être munis d'un permis et marqués conformément aux lois de leur pays.

2.6 Renseignements sur les écluses
 Les détails donnés dans cette brochure au sujet des dimensions des écluses, de la profondeur de l'eau aux seuils, du tirant d'eau normal et de la hauteur libre dans les biefs relèvent de constatations faites dans des conditions normales.

Les écluses dans certains canaux sont plus étroites au fond qu'au plan d'eau. Certaines écluses ont un mur de chute devant les portes amont, ce qui limite la longueur des navires pouvant y pénétrer. Lorsqu'on a des doutes au sujet des dimensions, du tirant d'eau, de la profondeur de l'eau, etc., on doit s'adresser au directeur du canal en question.

2.7 Cartes marines
 On peut obtenir, moyennant paiement, les cartes marines des canaux en écrivant au :
 C.P. 8080
 1675, chemin Russell
 Ottawa, Ontario K1G 3H6
 (613) 998-4931
 Les tarifs étaient en vigueur en juin, 1982, et peuvent être changés sans préavis.

2.8 Documents de congé
 Les embarcations en provenance de ports étrangers qui entrent au Canada doivent se procurer des documents de congé auprès du receveur des douanes du port d'entrée.
 (a) Les personnes qui se dirigent vers le canal Chambly s'adresseront au receveur des douanes à Lacolle (P.Q.).
 (b) Les personnes qui voyagent sur le canal Rideau s'adresseront au bureau de la douane de Kingston, sur le lac Ontario.
 (c) Les personnes qui voyagent sur la voie navigable Trent-Severn s'adresseront aux bureaux de la douane de Trenton, sur le lac Ontario, ou de Midland, à la baie Georgienne.
 (d) Les personnes qui empruntent le canal Sault Sainte-Marie peuvent s'informer sur les règlements de la douane et de l'immigration au Centre d'information du canal.

2.9 Signaux aux écluses et aux ponts
 Vous devez vous servir de votre sifflet, de votre klaxon ou de votre sirène de la manière indiquée ci-après pour prévenir le maître éclusier ou le maître-pontier de votre approche:
 Trois sons prolongés
 de 5 secondes
 Etant donné que la plupart des portes sont actionnées à la main, il est normal d'en ouvrir une seule pour les petits bateaux. Si pour une raison quelconque, le navigateur désire faire ouvrir les deux portes pour permettre l'entrée ou la sortie d'un bateau, il doit l'indiquer par le signal suivant:
 4 sons de 3 secondes chacun.

2.10 Quais d'approche
 Certaines parties des murs d'amarrage et d'entrée des écluses sont désignées "quais d'approche". Ces quais d'approche portent une balise consistant en une lettre "A" blanche sur fond bleu. Un trait horizontal peint de bleu sur le quai sert d'identification supplémentaire. Ces quais d'approche ont pour but d'assurer suffisamment d'espace d'amarrage aux navires qui attendent d'être éclusés.

Le Règlement sur les canaux historiques
 stipule qu'aucun navire ne peut être amarré au quai d'approche durant les heures de service, sauf s'il attend d'être éclusé.

2.3 Aides à la navigation

(i) Balises de jour

1) La balise de bâbord est utilisée sur les piles de pont, les entrées d'écluses et comme amers de chenal le long du rivage pour indiquer aux bateaux en amont le côté bâbord du chenal.

bâbord



balise de bâbord

2) La balise de tribord est utilisée sur les piles de pont, les entrées d'écluse et comme amers de chenal le long du rivage pour indiquer aux bateaux en amont le côté tribord du chenal.

tribord



balise de tribord

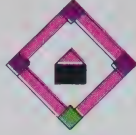
3) La balise de direction sert de cible et guide de navigateur le long des grands étendues d'eau ou aux embranchements où le chenal principal n'est pas toujours clairement délimité.

Embranchement (meilleur chenal à gauche)



Embranchement (meilleur chenal à droite)

Balises de direction



(ii) Bouées
Les bouées sont conformes aux normes du système canadien de balisage. Il s'agit de mâtures qui constituent des bouées de tribord, de bâbord, de mi-chenal ou de banc de milieu. Règle générale, les chenaux ne sont pas équipés pour la navigation de nuit. On peut obtenir gratuitement la publication *Le système canadien d'aides à la navigation* en s'adressant à : Transports Canada, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

2.4 Permis et tarifs

Tous les plaisanciers sont tenus de se conformer aux exigences du Règlement sur les canaux historiques à celles du Règlement sur les petits bâtiments et à celles de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Un permis d'éclusage est exigé pour toutes les embarcations, autres que canots et esquifs dépourvus de voile ou de moteur, dont les propriétaires désirent franchir les écluses de la voie navigable Trent-Severn et du canal Rideau en Ontario et des canaux Carillon, Ste-Anne, St-Curs et Chambly au Québec.

Aucun tarif n'est exigé pour l'éclusage du canal Sault Sainte-Marie. Les propriétaires sont tenus de faire inscrire leur embarcation au bureau du maître-écluseur seulement à l'occasion du premier passage.

Les tarifs des canaux sont l'objet d'une révision annuelle et apparaissent dans la publication *Tarifs et heures de service des canaux historiques* dont on peut obtenir un exemplaire en s'adressant à Parcs Canada, Division de l'information, Ottawa K1A 1G2, et aux bureaux de la plupart des maîtres-écluseurs.

L'achat d'un permis à l'avance réduit la période d'éclusage.

Les permis doivent être présentés à chaque éclusage pour fin de passage.

Il existe deux types de panneaux : les indicateurs des limites, qui signalent le début ou la fin d'un tronçon comportant une limite de vitesse, et l'écriteau de limite de vitesse qui sert de rappel. La police est autorisée à arrêter tout plaisancier coupable d'excès de vitesse dans les tronçons comportant des panneaux qui fixent une limite de vitesse, conformément au Règlement susmentionné.

Panneau de limite/
direction fixant
une limite de vitesse



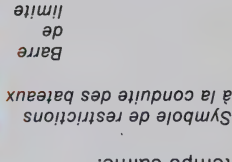
Panneau de limite/
de vitesse ordinaire



Panneau de limite/
direction
fixant une
limite de
vitesse



Les panneaux de limite de vitesse illustrés ci-dessus seront affichés sur des poteaux sur la côte ou sur des bouées blanches.



Symbole de restrictions
à la conduite des bateaux

(iv) Voici un extrait du chapitre 240 du Code pénal du Canada qui s'applique à toutes les eaux, y compris celles qui sont visées par le Règlement sur les canaux historiques:

"Quiconque, sur les eaux territoriales ou autres du Canada, conduit ou utilise un bateau ou des skis nautiques, un aquaplane, un traineau nautique ou autre objet remorqué, d'une manière susceptible de compromettre la sécurité de la navigation ou de la vie humaine, compte tenu de toutes les circonstances, y compris la nature et l'état de ces eaux et l'usage qui, au moment considéré, en est ou pourrait raisonnablement en être fait, est coupable d'un acte criminel et encourt un emprisonnement de deux ans, ou d'une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité."

(v) Les navigateurs sont priés d'accorder une attention particulière aux écriteaux qui fixent une limite aux remous créés par les navires.

(vi) Le bord inférieur de la barre de limite de sillage, placée au pas de l'écriteau signalant de limiter la hauteur du sillage, ne doit pas être à moins de 20 cm au-dessus de la surface des hautes eaux par temps calme.

2.1 Règlements

La navigation sur les canaux est assujettie au *Règlement sur les canaux historiques*. On peut en acheter un exemplaire en s'adressant aux directeurs des canaux ou au Centre de l'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, K1A 0S9.

On doit garder un exemplaire de cette publication à son bord en tout temps.

2.2 Limite de vitesse

(i) Voici un extrait du *Règlement sur les canaux historiques*:

(1) Aucun navire ne peut aller, dans un canal, à une vitesse excédant la vitesse permise en ce lieu et indiquée sur un écriteau.

(ii) Voies navigable Trent-Severn et canal Rideau

Les plaisanciers noteront que certains tronçons des voies navigables, dont les chenaux de canal, les tranchées, les sections congestionnées et les chenaux d'accès difficile, sont assujettis à des limites de vitesse.

(iii) La limite de vitesse du canal Sault-Sainte-Marie est de 6,1 noeuds; pour certains navires, la limite est assujettie à des instructions particulières.

Les limites de vitesses sur les canaux sont régies par le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Les écriteaux sont affichés soit sur des poteaux sur la côte, soit sur des petites bouées blanches ancrées le long du chenal. Ces panneaux seront placés à intervalles de 800 m le long des tronçons plus longs assujettis à des limites de vitesse.

1.3 Observations

Parcs Canada cherche constamment à améliorer les services offerts aux plaisanciers. À cette fin, vos commentaires et observations sont appréciés. Les suggestions et demandes de renseignements doivent être adressées aux bureaux suivants:

Canaux du Québec

Parcs Canada, 1369, rue Bourgogne, Chambly, Québec J3L 1Y4 (514) 658-0681

Le canal Rideau

Parcs Canada, 12 nord, avenue Maple, Smiths Falls, Ontario K7A 1Z5

(613) 283-5170

La voie navigable Trent-Severn

Parcs Canada, C.P. 567, Peterborough, Ontario K9J 6Z6 (705) 742-9267

Le canal Sault Sainte-Marie

Parcs Canada
Edifice administratif de Sault Sainte-Marie, Sault Sainte-Marie, Ontario P6A 1P0

(705) 942-6262

Le canal St. Peters

Parcs Canada, C.P. 8, St. Peters, Nouvelle-

Ecosse

BOE 3B0 (902) 535-2118

1.4 Programmes d'interprétation

On a élaboré des programmes d'interprétation comprenant musées, théâtres, excursions guidées, expositions et publications. On peut obtenir des renseignements à ce sujet auprès des maîtres-écluseurs.

1.5 Publications des gouvernements provinciaux

Le ministère du Tourisme et de l'Industrie de la province d'Ontario publie des textes descriptifs et d'information sur les installations mises à la disposition des touristes le long du canal Rideau et de la voie navigable Trent-Severn. On peut les obtenir sur demande, en s'adressant à ce bureau, 10A Edifice du Parlement, Toronto, Ontario. Les personnes désirant voyager sur la Voie maritime du Saint-Laurent peuvent se procurer un exemplaire du *Guide des embarcations de plaisance* en s'adressant à la Voie maritime du Saint-Laurent, 320, rue Queen, Ottawa K1R 5A3. De même, pour les canaux du Québec, on doit s'adresser au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Québec, P.Q. et, pour les canaux de la Nouvelle-Ecosse, au ministère du Tourisme, Halifax, Nouvelle-Ecosse. Il est souhaitable que les navigateurs se procurent un exemplaire des règlements provinciaux en ce qui a trait à la navigation.

Chapitre 1

Renseignements généraux

1.1 Avant-propos

Cette brochure s'adresse aux plaisanciers qui se proposent de naviguer sur les eaux des canaux historiques gérés par Parcs Canada. Que votre voyage soit agréable et se déroule en toute sécurité.

1.2 Emplacement des canaux

Parcs Canada administre les canaux suivants:

- *Canaux du Québec*
- De Sorel au Lac Champlain (canal Saint-Jours et canal Chambly)
- De Montréal à Ottawa (canaux Sainte-Anne-de-Bellevue et Carillon)
- Du port de Montréal au lac Saint-Louis (canal de Lachine) fermé à la navigation de transit.

Canaux de l'Ontario

- D'Ottawa à Kingston (canal Rideau)
- De Trenton à Port Severn (Voie navigable Trent-Severn)
- De la baie de Quinte au lac Ontario (canal Murray faisant partie de la voie navigable Trent-Severn)
- Du lac Supérieur au lac Huron (canal Sault Sainte-Marie)

Nouvelle Écosse

- De l'Atlantique aux lacs Bras d'Or, île du Cap-Breton (canal St. Peters).

L'emplacement de ces canaux historiques est indiqué sur la carte au centre de la brochure. On trouvera des renseignements plus détaillés sur chaque canal dans d'autres chapitres de cette publication.

4	Le canal Sault Sainte-Marie	4.1	Cartes marines	19
		4.2	Quais d'amarrage	19
		4.3	Services de radio	20
		4.4	Renseignements généraux	21
		4.5	Limite de vitesse	21
		4.6	Quais d'approche	21
		4.7	Amarrages	21
5	La voie navigable Trent-Severn	5.1	Cartes marines	22
		5.2	Tempêtes—Lacs Simcoe et Couchiching	23
		5.3	Ber roulant de Big Chute	24
		5.4	Le chenal en aval de Big Chute, km 374	24
		5.5	Postes de radio	24
		5.6	Lacs Canal et Mitchell	24
		5.7	Distances et généralités	25
6	Le canal Rideau	6.1	Cartes marines	30
		6.2	Postes de radio	32
		6.3	Distances et généralités	33
7	Le canal St. Peters	7.1	Cartes marines	37
		7.2	Postes de radio	38

Sommaire

Chapitre	Paragraphe	Description	Page
1		Renseignements généraux	4
	1.1	Avant-propos	4
	1.2	Emplacement des canaux	4
	1.3	Observations	5
	1.4	Programmes d'interprétation	5
	1.5	Publications des gouvernements provinciaux	5
2		La navigation	6
	2.1	Règlements	6
	2.2	Limite de vitesse	6
	2.3	Aides à la navigation	8
	2.4	Permis et tarifs	8
	2.5	Permis de navires	9
	2.6	Renseignements sur les écluses	9
	2.7	Cartes marines	9
	2.8	Documents de congé	9
	2.9	Signaux aux écluses et aux ponts	9
	2.10	Quais d'approche	9
	2.11	Prévention des incendies	10
	2.12	Prises de courant	10
	2.13	Installations pour les voiliers	10
	2.14	Pollution	10
	2.15	Campeurs	10
	2.16	Plantes aquatiques	10
	2.17	Feux de navigation	10
	2.18	Appels de détresse	10
	2.19	Saison de navigation	10
3		Les canaux du Québec	11
	3.1	Cartes marines	14
	3.2	Postes de radio	14
	3.3	Route de l'Outaouais	14
	3.4	Le Canal de Lachine	15
	3.5	Route du Richelieu	15
	3.6	Distances et généralités	16

Bienvenue aux canaux historiques

Les canaux historiques du Canada sont fréquentés chaque année par des milliers de patineurs, skieurs, joggers, cyclistes, touristes... et, bien sûr, par des plaisanciers. Construits par les Anglais au début du XIX^e siècle à des fins commerciales et militaires, ces voies navigables sont devenues des aires de loisir très fréquentées.

Au Québec, les canaux de Chambly et Saint-Ours, construits pour franchir les rapides du pittoresque Richelieu, sont facilement accessibles pour des millions de Canadiens. Automobilistes, marcheurs et plaisanciers, apportez votre déjeuner et passez une journée sur le Richelieu. Fort Chambly et Fort Lennox vous donneront, en cours de route, un aperçu du passé turbulent du Canada.

Sur les rives du canal de Lachine, à Montréal, on trouve des pistes cyclables, des pistes de randonnée, des tables de pique-nique et des expositions d'interprétation. Les entrepôts d'époque, le long du canal, donnent une idée de l'évolution du commerce au Canada.

Les écluses simples de Carillon et de Sainte-Anne-de-Bellueve permettent aux plaisanciers de parcourir les 192 km qui séparent Montréal et Ottawa où ils peuvent, après avoir franchi huit écluses, s'aventurer sur le canal Rideau. Arrosant le cœur de la capitale nationale, le canal Rideau contribue à faire d'Ottawa une des plus belles villes au Canada. En hiver, cette section du canal devient la plus longue patinoire du monde, s'étendant sur presque sept kilomètres.

Il y a beaucoup de choses à voir le long de ce canal construit sous la direction du lieutenant-colonel John By, il y a 150 ans. Les blockhaus et les résidences des maîtres éclusiers sont de très bons exemples de l'architecture militaire du début du XIX^e siècle. Les mécanismes manuels, les grosses portes de bois et les murs de pierres taillées sont des merveilles techniques, si l'on tient compte des conditions dans lesquelles ils ont été construits. Des routes longent le canal sur presque toute sa longueur et un sentier qui relie Ottawa à Kingston fait la joie des marcheurs.

La voie navigable Trent-Severn s'étend sur 386 km depuis les terres arables onduleuses de la région du lac Ontario jusqu'aux îles de la baie Georgienne, sujets favoris des artistes du réputé Groupe des Sept. Automobilistes et plaisanciers, vous qui partez en excursion pour un ou plusieurs jours à la découverte de cette voie navigable, vous serez comblés. Vous remarquerez, entre autres choses, l'imposant ascenseur à bateaux, à Peterborough, qui avait fait dire à un éditeur au moment de son inauguration: "Peterborough deviendra un lieu de pèlerinage où l'on accourra de partout, car la population sera constamment attirée par cet imposant et merveilleux mécanisme grâce auquel, par la simple loi de l'équilibre... un chaland chargé de 25 000 boisseaux de blé peut descendre doucement et sans à-coups comme une plume."

Des bateaux de plaisance et des cargos de plus forte taille empruntent le canal de Sault-Sainte-Marie qui relie, du côté canadien, les lacs Supérieur et Huron. Depuis l'important de la voie de navigation Grands Lacs-Saint-Laurent.

Un autre canal historique toujours utilisé par des cargos est le canal St. Peters, en Nouvelle-Écosse, qui met en communication le lac Bras d'Or et l'Atlantique. Le passage est gratuit et des terrains de pique-nique et de camping ont été aménagés dans ses environs.

Les canaux historiques canadiens sont utilisés pour toute une gamme de loisirs, mais ils donnent toujours accès, comme cela avait été prévu initialement, à des voies navigables importantes à l'intérieur des terres. Les canaux de Parcs Canada ouvrent la porte à des milliers de kilomètres de voies navigables et offrent des possibilités de croisière inégales dans le monde pour leur beauté et leur variété. Que vous preniez une marche le dimanche après-midi, que vous vous entraîniez pour le marathon de Boston, ou que vous commandiez votre propre clipper, profitez des possibilités que vous offrent les canaux historiques. La présente brochure renferme des détails importants au sujet des croisières sur les canaux; vous pouvez obtenir plus de renseignements sur l'histoire des canaux et les programmes d'interprétation qui existent en écrivant aux adresses mentionnées à la page 5.

Canada

Publié en vertu de l'autorisation
du ministre de l'Environnement
et Services Canada 1982
Ministère des Approvisionnements
et Services Canada 1982
QS-7083-000-BB-A3
N° de catalogue: R58-1/1984
ISBN 0-662-52075-0

Jones Falls, le canal Rideau, Ontario



Les canaux historiques

Renseignements
sur la navigation

Parcs Canada
Parks Canada

